



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 408]

नई दिल्ली, मंगलवार, नवम्बर 15, 2016/कार्तिक 24, 1938

No. 408]

NEW DELHI, TUESDAY, NOVEMBER 15, 2016/KARTIKA 24, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 24 अक्तूबर, 2016

**सं. टीएएमपी/81/2015-आईजीटीपीएल.**—इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धाराओं 48 तथा 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव का इस प्राधिकरण की दिनांक 17 सितंबर 2016 को हुई बैठक में निपटान किया गया था। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित, दरमानों के साथ (स्पष्ट) आदेश अधिसूचित करने में लगने वाले समय पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने केवल संशोधित दरमानों को तत्काल अधिसूचित करने का निर्णय लिया है। तदनुसार, 17 सितंबर 2016 को अनुमोदित दरमानों को दिनांक 14 अक्तूबर 2016 को राजपत्र सं. 380 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। उक्त अधिसूचना में बताया गया था कि यह प्राधिकरण आने वाले समय में स्पष्ट आदेश अधिसूचित करेगी। तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार आईजीटीपीएल के दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित कारणित स्पष्ट आदेश अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

**मामला संख्या टीएएमपी/81/2015-आईजीटीपीएल**

टी एम इंटरनैशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड

...

आवेदक

गणपूर्ति

(i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियम, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

**आदेश**

(सितम्बर, 2016 को 17 वे दिन पारित)

यह मामला इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) से प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. डीपी वर्ड की सहायक कंपनी आईजीटीपीएल ने सीओपीटी के साथ 31 जनवरी, 2005 को, सीओपीटी द्वारा 2004 में जारी वैश्विक निविदा के प्रत्युत्तर में एक लाइसेंस करार (एलए) पर हस्ताक्षर किये थे।

2.2. लाइसेंस करार के मुख्य बिंदु निम्नवत् हैं:

- (i). यातायात के अनुरूप, आरजीसीटी की सुविधाओं में आवश्यक विकास, आशोधन और संवर्धन सहित प्रचालन और प्रबंधन के लिए अनन्य लाइसेंस; और
- (ii). बलापदम/पुल्युपीन, कोच्चि स्थित अंतरराष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण टर्मिनल (आईसीटीटी) के विकास, निर्माण, प्रचालन और प्रबंधन का अनन्य लाइसेंस।
- (iii). बोली को अप्रफंटेड भुगतान और परियोजना में निहित परियोजना सुविधाओं और सेवाओं के प्रचालन से लाइसेंसधारक द्वारा प्रति माह अर्जित राजस्व का तैतीस बिंदु तीन प्रतिशत (33.300%) की रायल्टी पर स्वीकार किया गया था।
- (iv). आरजीसीटी की वर्तमान सुविधाओं को आईजीटीपीएल हाथ में लेगा और आईसीटीटी बालारपदम पर नई सुविधा को विकसित करेगा।

3.1. इस प्राधिकरण ने अपने 5 अगस्त, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल के द्वारा आईजीटीपीएल के वर्तमान दरमानों का अनुमोदन करते हुए आदेश पारित किया जो 11 अगस्त, 2009 को अधिसूचित हुआ। इस आदेश के अनुसार, आईजीटीपीएल के दरमान 31 दिसंबर, 2015 तक वैध हैं। उक्त आदेश के अंतर्गत राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) के तब विद्यमान दरमानों को उनकी समाप्ति अर्थात् 31.12.2009 तक जारी रखने की अनुमति दी गई। आईजीटीपीएल के बालारपदम स्थित अंतरराष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण टर्मिनल (आईसीटीटी) के लिए अलग से दरमान 1 जनवरी 2010 से 6 वर्ष के लिए अनुमोदित किये गए थे। आईसीटीटी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क वर्ष 2011 से 2015 तक तत्काल पिछले वर्ष की करो पर 3.48% की वार्षिक वृद्धि के अधीन थे।

3.2. आईजीटीपीएल द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर, इस प्राधिकरण ने आईजीटीपीएल के वर्तमान दरमानों की वैधता का 30 जून, 2016 तक अथवा संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक, जो भी पहले हो, तक विस्तार किया था।

4.1. इस पृष्ठभूमि में, आईजीटीपीएल ने अपने 16 दिसंबर, 2015 के पत्र संख्या आईजीटीपीएल/फिन/टीएएमपी/2015/2 के द्वारा प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रपत्रों में अपने दरमानों के संशोधन के लिए प्रस्ताव दायर किया। तत्पश्चात् हमारे अनुरोध पर, आईजीटीपीएल ने 28 दिसंबर, 2015 के अपने ई-मेल द्वारा प्रारूप दरमान प्रस्तुत किए।

4.2. प्रस्ताव की मुख्य बातें और आईजीटीपीएल द्वारा उठाये गए मुख्य बिंदुओं का सार नीचे दिया जा रहा है:

- (i). छ सौ भीतर की बर्थ लंबाई, पर्याप्त उपस्कर और कंटेनर स्टैकिंग यार्ड लाइसेंस करार के अनुसार 18 फरवरी, 2011 को सौंपे गए अर्थात् आरजीसीटी से आईसीटीटी को प्रवास की तारीख को 1 प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 का खंड 2.9.11 बताता है "निजी टर्मिनल प्रचालक के मामले में यदि दिया गया निवेश रियायत करार के अधीन दायित्वों के अनुसार है, यहां तक कि, यदि पूर्ण क्षमता उपयोग भी प्राप्त नहीं किया जाता है। तो इस पर आरओसीए के लिए विचार किया जायेगा।" तदनुसार 2010 से 2015 तक की अवधि के लिए उपयोग क्षमता को प्राप्त कर लिया गया समझा जाता है।
- (ii). आईसीटीटी के लिए पिछला प्रशुल्क प्रस्ताव कलेंडर वर्ष पर आधारित था। परंतु आईजीटीपीएल ने लेखांकन के लिए वित्तीय वर्ष का अनुसरण किया है। अतः वर्तमान प्रस्ताव में आगामी समीक्षा के दौरान वास्तविकों के साथ तुलना को सरल बनाने के लिए वित्तीय वर्ष के अनुसार आकलन किया गया है। परिणामस्वरूप, भावी अवधि के लिए प्रस्तुत आकलन 39 महीने के लिए है अर्थात् जनवरी 2016 से मार्च 2016 (3 महीने) और 2016-17 से 2018-19 (मार्च, 2019 तक) की अवधि को समायोजन करने के लिए
- (iii). वर्तमान चक्र के लिए प्रक्षेपित यातायात:

अवधि	टीईयू
जनवरी 2016 से मार्च 2016	113286
2016-17	471300
2017-18	554400
2018-19	622600

- (iv). (क).
- वर्तमान प्रशुल्क पर चालू चक्र के लिए प्रक्षेपित आय :**

(रु. लाख में)

अवधि	राजस्व
जनवरी 2016 से मार्च 2016	5343
2016-17	22684
2017-18	25437
2018-19	28444

- (ख). भावी अवधि के लिए आय के आकलन के लिए 1 अमरीकी डालर = 65 रु. के विनियम दर पर सुविचार किया गया है।

- (ग). लाइसेंस करार के अनुसार, आईजीटीपीएल को पोतांतरण प्रशुल्क का प्रस्ताव करना अपेक्षित है जो कि अन्य पोतांतरण पत्तनों के साथ प्रतिस्पर्धात्मक है। वर्तमान में पोतांतरण कंटेनरों पर वसूली प्राधिकरण द्वारा अपमोदित प्रशुल्क से कम है। तदनुसार, पोतांतरण कंटेनर के लिए राजस्व का पूर्वानुमान पत्तन द्वारा प्रस्तावित 20 कंटेनर के लिए 100 अ.डालर (वर्तमान प्रशुल्क 138.82 अमरीकी डालर) और 40 कंटेनर के लिए 150 अमरीकी डालर (वर्तमान प्रशुल्क 208.24 अ.डालर) के स्थान पर 2 मूव के लिए 20 कंटेनर के लिए 80 अमरीकी डालर और 40 कंटेनर के लिए 120 अमरीकी डालर लगाया गया है। उद्धरित वास्तविक दर मामला दर मामला आधार पर कम हो सकती है। पूर्वानुमान में उद्भूत/गतव्य अतिरिक्त कंटेनरों को आकर्षित करने के लिए छूट का प्रावधान किया गया है।

- (v). (क).
- व्यय प्रक्षेपण अनुमान :**

(रु. लाख में)

व्यय	जनवरी 2016 से मार्च 2016	2016-17	2017-18	2018-19	पूर्वानुमान
(i) प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम	67	288	337	396	पूर्व की ऐतिहासिक प्रवृत्तियों के आधार पर 11% वृद्धि
(ii) अनुरक्षण श्रम	8	42	46	51	
(iii) उपस्कर चालन लागतें	302	1,434	1,699	1,925	2015 के लिए वास्तविकों के आधार पर वर्धमान प्रमात्रा स्तर
(iv) बिजली पर दक्षता लाभ	-	168	198	222	
(v) उपस्कर किराया	133	741	932	1,085	प्रमात्रा स्तरों में वृद्धि
(vii) बीमा	37	198	205	213	प्रस्तावित
(viii) तकनीकी सेवा शुल्क	107	551	577	605	2015 के लिए वास्तविकों के आधार पर वर्धमान प्रमात्रा स्तर
(x) तकनीकी सेवा शुल्क	160	632	743	834	करार के अनुसार
(xii) प्रबंधन और सामान्य प्रशासन	595	2,052	2,233	2,431	मानव शक्ति में वृद्धि

- (ख). भावी अवधि के लिए 3.82% पर लागत वृद्धि पर विचार किया गया है (8 जुलाई, 2015 के पत्र संख्या टीएएमपी/27/2015-विविध के अनुसार), जबकि श्रम लागतों में वृद्धि 11% प्रति वर्ष से विचार किया गया है।

- (vi).
- कापेक्स:**

प्रस्तावित कापेक्स अर्थात् चरण वार अतिरिक्त भंडारण यार्ड (भू-स्लॉट) का विकास, इस प्रकार है:

(लाख रु. में)

वर्ष और प्रयोजन	राशि
2016-17 (444 भू स्लॉट के लिए)	2559.82
2017-18 ( 444 भू स्लॉट के लिए)	2559.82
2018-19 ( 222 भू स्लॉट के लिए)	1279.91

- (vii).
- यार्ड क्षमता:**

वर्तमान कंटेनर यार्ड क्षेत्र यानी 2446 कुल भू स्लॉट (टीजीएस) की क्षमता 3,43,381 टीईयू को प्रहस्त करने की है, जैसा, प्राधिकरण के प्रतिमानों के अनुसरण में, परिकलन नीचे दिया गया है।

		शेष कारक	टीजीएस
कुल टीजीएस	2446		
आयात निवास समय	4.0	0.57	1398
विर्यात निवास समय	3.0	0.43	1048
योग	7.0		

क्षमता चालक	आयात	निर्यात	योग
टीजीएस (क)	1398	1048	2446
औसत निवास समय (ख)	4.0	3.00	
औसत स्टैक ऊंचाई (ग)	2.5	2.5	
प्रवाह कारक (घ)	1.3	1.3	
दिनों में अवधि	365	365	
टीईयू में अवधि	171690	171690	343381

क्षमता के लिए सूत्र  $0.70 * (क * ग * ड) / (ख * घ)$

(viii). पूर्वावधि विश्लेषण:

- (क). 2005-06 से 2008-09 नवंबर, 2009 तक, की अवधि के लिए वास्तविक बनाम अनुमानों की तुलना इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पिल्ले प्रशुल्क संशोधन आदेश में की गई थी। जिसमें 2008-09 के अंतरिम लेखाओं पर विचार किया गया था। तथापि, वास्तविक में अंतरिम लेखाओं से भिन्नता है। आरजीसीटी प्रचालनों के लिए निवल बेशी, प्राधिकरण के आदेश में सुविचारित की तुलना में उक्त अवधि में लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार निर्धारित निवल बेशी को नीचे तालिकाबद्ध किया जाता है:

(रु. लाख में)

ब्यौरा	2008-09	अप्रैल 2009 से फरवरी 2010
प्राधिकरण के पिछले आदेश में सुविचारित निवल बेशी	1206.45	815.00
लेखा परीक्षण लेखाओं के अनुसार निवल बेशी	694.44	734.94
पिछले आदेश में आरजीसीटी प्रचालनों के लिए प्राधिकरण द्वारा समायोजित अधिक्य बेशी	512.01	80.06

- (ख). 2008-09 व 2009-2010 (नवम्बर 2009 तक) अवधि के लिए प्राधिकरण के आदेश में अधिक्य निवल बेशी के समायोजन का सारांश निम्नवत् है:-

(रु.लाख में)

	2008-09		2009-10		प्राधिकरण के आदेश में किया गया अतिरिक्त समायोजन		
	अंतरिम	वास्तविक	अंतरिम	वास्तविक	2008-09	2009-10	योग
प्रमात्रा	260872	260872	185010	195169			
राजस्व	8621.00	8832.87	6037.00	6070.57			
नियोजित पूंजी	6486.21	6841.64	5561.00	3098.92			
समायोजित आय	1206.45	694.44	815.00	734.94	512.01	80.06	592.07

- (ग). अतः प्राधिकरण के आदेश में 592.07 लाख रुपये तक की समायोजित अधिक्य बेशी को इस अवधि में हानी के रूप में विपरीत/समायोजित किया जा रहा है।

- (घ). पिछले प्रशुल्क आदेश में, प्रशुल्क निर्धारित के प्रयोजन से आईसीटीटी, बल्लारपदम के लिए 2010 से 2015 की अवधि के आकलनों को सुविचारित किया गया है। तथापि, आईसीटीटी बल्लारपदम ने कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन 18 फरवरी, 2011 से ही आरंभ किया था। अतः दिसंबर 2009 से 19 फरवरी, 2011 की अवधि में आरजीसीटी ने अपना प्रचालन जारी रखा। आईसीटीटी और आरजीसीटी पर साथ-साथ कोई प्रचालन नहीं हुआ। इस अवधि के लिए निवल अतिरिक्त 652 लाख रुपये है। कथित निवल उतिरेक के 50% पर चालू प्रशुल्क संशोधन में समायोजन के लिए सुविचार किया गया है। [आंकड़े आईजीटीपीएल ने फार्म 7 में प्रस्तुत किये हैं।]

- (ङ). 2010 से 2015 वर्षों के कलेंडर वर्षों के आकलन दिये गए हैं। लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार वास्तविक निष्पादन की तुलना अनुमानों के साथ करते समय कुछेक व्ययों को उक्त अवधिके लिए टीईयू के आधार पर और अन्यो को माह के आधार पर पुनः वर्गीकृत किया गया है। व्ययों के आबंटन के आधार का ब्यौरा प्रस्तुत है।

- (ix). आईसीटीटी पर प्रचालनों की अवधि के लिए, अर्थात् 18 फरवरी, 2011 से 31 मार्च, 2015 तक निवल अतिरेक/(धारा) लेखापरीक्षित लेखाओं पर आधारित है। अप्रैल 2015 से दिसंबर, 2015 तक की अवधि के लिए अंतरिम लेखाओं पर सुविचार किया गया है। तदनुसार, 18 फरवरी, 2011 से 31 मार्च 2015 तक की अवधि के लिए आईसीटीटी प्रचालनों में निवल घाटे का योग 47,825 लाख रु. है। आईसीटीपीएल द्वारा दी गई स्थिति का सारांश इस प्रकार है:-

(रु.लाख में)

क्र.सं.	विवरण	आरजीसीटी		आईसीटीटी					
		दिसंबर 09-मार्च 10	अप्रैल 10-17 फरवरी 11	18 फरवरी से मार्च 11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	अप्रैल-दिसंबर 2015
(i).	आय पूर्व निवल अतिरिक्त	389.51	1050.10	-1050.99	3496.72	4197.77	4248.10	4996.32	6182.78
(ii).	नियोजित पूंजी	4810.44	3793.31	103154.92	97105.16	90564.20	84422.56	78182.68	73680.96
(iii).	आरओसीई@ 16%	256.56	531.06	2063.10	15536.83	14490.27	13507.61	12509.23	11788.95
(iv).	आय पश्च निवल अतिरेक /(घाटन) (i-iii)	132.95	519.04	(3114.09)	(12040.11)	(10292.50)	(9259.51)	(7512.91)	(5606.17)
	योग	651.99				(47825.29)			

टिप्पणी: दिसंबर 2009 से मार्च 2010 तथा अप्रैल से दिसंबर 2011 की अवधि में आरजीसीटी में हानि 100% ली गई है क्योंकि प्राधिकरण में कोई आकलन नहीं है। इस अवधि में आईसीटीटी में प्रचालनों के अनुमान हैं।

अवधि	विचार में लिया गया % समायोजन	रु. लाख में
आरजीसीटी में 2008-09 तथा अप्रैल से नवंबर 2011 की अवधि में हानि।	100%	(592.07)
दिसंबर 2009 से मार्च 2010 तथा अप्रैल से फरवरी 2011 की अवधि में आरजीसीटी हानि।	50%	326.01
आईसीटीटी में हानि मार्च 2011 से दिसंबर 2015	50%	(23,912.69)
कुल हानि		(24,178.74)
समायोजित की जाने वाली कुल हानि		(24,178.74)

- (x). लेखापरीक्षित लेखाओं और फार्म 7 में सुविचारित आंकड़ों के बीच समाधान प्रस्तुत है।
- (xi). जनवरी 2016 से मार्च 2016 और वर्ष 2016-17 से 2018-19 (3 वर्ष) की अवधि के लिए आकलनों और विद्यमान प्रशुल्क के आधार पर सारांश नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

(रु. लाख में)

विवरण	जनवरी 2016 से मार्च 2016	2016-17	2017-18	2018-19
यातायात (टीईयूएस)	109245	471300	554400	622600
वर्तमान प्रशुल्क पर आकलित आय	5,343	22,684	25,437	28,444
व्यय प्रक्षेपण	2937.7	12086	12862	13698
निवल अतिरेक	2,404.9	10,598.3	12,575.5	14,746.2
नियोजित पूंजी	72,368	69,222	65,946	61,313
आरओसीई	11,579	11,076	10,551	9,810
आरओसीई पश्च निवल अतिरेक/(घाटा)	(9,174)	(477)	2,024	4,936
प्रचालन आय (XIV/I) %में के % के रूप में निवल अतिरेक/(घाटा) )	-172%	-2%	8%	17%

- (xii). प्रस्तावित दरमान

- (क). लागत विवरण में घाटे के आधार पर और पिछली अवधि की हानि पर विचार करने के पश्चात् आईसीटीपीएल ने विद्यमान प्रशुल्क पर 6.89% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रशुल्क 1 जनवरी, 2016 से प्रभावी करने और वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए 6.98% की वार्षिकी का प्रस्ताव है।

(ख). आईजीटीपीएल ने विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क के 60%पर अमरीकी डालरों में तटीय प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। [यह 11 मई 2016 को पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी निर्देशों के अनुसरण में है।]

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार आईजीटीपीएल के 16 दिसंबर, 2015 के प्रस्ताव की प्रति हमारे 5 जनवरी, 2016 के पत्र के द्वारा सीओपीटी और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की/सीओपीटी और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां आईजीटीपीएल ने अपने 23 मार्च, 2016 के पत्र के द्वारा सीओपीटी/प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां दीं।

5.2. कोयम्बटूर सीमाशुल्कालय और स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचएसए) ने अपने 29 जनवरी, 2016 के पत्र के द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी। इस मामले की अंतिमता तक आईजीटीपीएल ने उनकी टिप्पणियों का उत्तर नहीं दिया।

6. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, सीओपीटी को भी हमारे 23 मई, 2016 के पत्र के द्वारा विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण 13 जून 2016 तक प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने अपने 13 जून 2016 के ई-मेल के द्वारा अपना उत्तर भेजा। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और सीओपीटी के उत्तर का सारांश नीचे आमने-सामने रखा गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	सीओपीटी की सूचना/स्पष्टीकरण																																				
(क).	<b>सामान्य:</b>																																					
(1).	(एलए) लाइसेंस करार (क) के खंड के अनुसार 4.2, प्रशुल्क अंतरराष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण केंद्रों और क्षेत्र में बड़े प्रतिस्पर्धी पत्तनोंके विद्यमान प्रशुल्क स्तर के साथ प्रतिस्पर्धी होगा। इस संबंध में सीओपीटी यह पुष्टि करे कि आईजीटीपीएल द्वारा दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए दायर प्रस्ताव में एलए के खंडका 4.2 अनुपालन किया गया है।	<p>आईजीटीपीएल द्वारा सृजित आईसीटीटी के वर्तमान प्रशुल्क आदेश की वैधता, 05.08.2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल और 11.08.2009 के राजपत्र संख्या 142 में अधिसूचित द्वारा अनुमोदित, 31 दिसंबर, 2015 को समाप्त हो गई।</p> <p>प्राधिकरण ने, आईजीटीपीएल के अनुरोध पर और साथ ही साथ स्वतः ही, आईसीटीटीके उपरोक्त प्रशुल्क आदेश के लिए 2004 के सिद्धांतों और 2008 के दिशानिर्देशों को लागू किया है।</p> <p>आईजीटीपीएल ने तब विशिष्ट रूप से अनुरोध किया था कि आईसीटीटी प्रचालनों के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के अनुरूप प्रासमिक आधार पर लंबी अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जावे। आईजीटीपीएल ने तब यह दलील दी थी कि चूंकि आईसीटीटी के प्रचालन 2008 के दिशानिर्देशों के पश्चात् आरंभ हो रहे हैं, उन दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रासमिक पद्धति पर उनके मामले में सुविचार किया जा सकता है। उसने यह भी निवेदन किया था कि सामान्य लागत जमा विधि के अनुसार निर्धारित प्रशुल्क की तुलना में प्रासमिक प्रशुल्क कम नहीं होगा जिससे व्यापार को लाभ होगा और यह स्थिरता भी लायेगा और दीर्घ कालीन संविदा करने में समझौते के अनुकूल वातावरण प्रदान करता है।</p> <p>आईसीटीटी के लिए उक्त प्रशुल्क आदेश में इष्टतम टर्मिनल क्षमता 11,95,740 टीईयू पर सुविचार किया गया है।</p> <p>आईजीटीपीएल ने तत्कालीन प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए निम्नलिखित यातायात का प्रक्षेपण किया था।</p> <table><tr><th colspan="6">प्रक्षेपित यातायात (टीईयू में)</th></tr><tr><th>2010</th><th>2011</th><th>2 12</th><th>2013</th><th>2014</th><th>2015</th></tr><tr><td>4,78,000</td><td>5,88,000</td><td>6, 4,456</td><td>7,52,902</td><td>8,28,192</td><td>9,11,011</td></tr></table> <p>परंतु, वास्तविक यातायात प्रक्षेपित यातायात का एक भाग मात्र ही है जो क्षमता का मात्र 31% उपयोग ही दर्शाता है,</p> <table><tr><th colspan="6">वास्तविक यातायात (टीईयू में)</th></tr><tr><th>2010</th><th>2011</th><th>2012</th><th>2013</th><th>2014</th><th>2015</th></tr><tr><td>3,12,189</td><td>3,37,053</td><td>3,34,925</td><td>3,46,204</td><td>3,66,376</td><td>3,06,324 (अप्रैल-दिसंबर)</td></tr></table> <p>आईजीटीपीएल ने चालू प्रशुल्क प्रस्ताव में काफी कम यातायात का प्रक्षेपण किया है जो</p>	प्रक्षेपित यातायात (टीईयू में)						2010	2011	2 12	2013	2014	2015	4,78,000	5,88,000	6, 4,456	7,52,902	8,28,192	9,11,011	वास्तविक यातायात (टीईयू में)						2010	2011	2012	2013	2014	2015	3,12,189	3,37,053	3,34,925	3,46,204	3,66,376	3,06,324 (अप्रैल-दिसंबर)
प्रक्षेपित यातायात (टीईयू में)																																						
2010	2011	2 12	2013	2014	2015																																	
4,78,000	5,88,000	6, 4,456	7,52,902	8,28,192	9,11,011																																	
वास्तविक यातायात (टीईयू में)																																						
2010	2011	2012	2013	2014	2015																																	
3,12,189	3,37,053	3,34,925	3,46,204	3,66,376	3,06,324 (अप्रैल-दिसंबर)																																	

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	सीओपीटी की सूचना/स्पष्टीकरण																																																				
		<p>इस प्रकार हैं।</p> <table><tr><th colspan="3">प्रक्षेपित यातायात (टीईयू में)</th></tr><tr><th>2016</th><th>2017</th><th>2018</th></tr><tr><td>4,71,300</td><td>5,54,400</td><td>6,22,600</td></tr></table> <p>कोचीन पत्तन का यह सुविचारित मत है कि आईसीटीटी पर प्रमात्रा का पूरा न हो पाने का क्रांतिक कारण आईजीटीपीएल द्वारा अत्यधिक टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों (टीएचसी) की उगाही करना है। टीएचसी की तुलना इसे स्पष्ट कर देगी।</p> <p><b>विदेशी एक्जिम कंटेनरों (अमरीकी डालर) के लिए तुलनात्मक टीएचसी (अधिसूचित)</b></p> <table><tr><th rowspan="2">आकार व प्राकृति</th><th colspan="3">तुलनात्मक टीएचसी (अमरीकी डालर)</th><th colspan="2">कोचीन के % के रूप में अन्य पत्तन टीएचसी</th></tr><tr><th>कोचीन</th><th>तृतीकरण (डीबीजीटी)</th><th>चेन्नई (डीपीडब्ल्यू)</th><th>तृतीकरण (डीबीजीटी)</th><th>चेन्नई (डीपीडब्ल्यू)</th></tr><tr><td>20' भाराक्रांत</td><td>93</td><td>51</td><td>36</td><td>54</td><td>38</td></tr><tr><td>40' भाराक्रांत</td><td>14</td><td>76</td><td>54</td><td>54</td><td>38</td></tr></table> <p>आईएनआर दरों को अमरीकी डालर में परिवर्तन के लिए विनिमय दर 66/-रु. अमरीकी डालर है।</p> <p>आईजीटीपीएल ने अपने वर्तमान प्रशुल्क प्रस्ताव में, अनुलग्नक 2 में, बताया है कि विद्यमान कंटेनर यार्ड में 3,43,381 टीईयू प्रहस्तन की क्षमता है जो आईजीटीपीएल की राय में यातायात के अनुपातिक है। यह वृद्धि को कम करने की योजना है, जब कारक है, और जरूरत पड़ने पर अतिरिक्त भू-स्लॉट सृजित किये जा सकते हैं।</p> <p>फिर भी, वर्तमान प्रशुल्क प्रस्ताव के अनुलग्नक 2 में, आईजीटीपीएल बताया है कि सीओपीटी और आईजीटीपीएल के बीच लाइसेंस करार के अनुसार, कंपनी को पोतांतरण प्रशुल्क का प्रस्ताव करना अपेक्षित है जो अन्य पोतांतरण पत्तनों के प्रतिस्पर्धात्मक है और कि उनकी वर्तमान पोतांतरण प्रशुल्क की वसूली प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क से कम है। सीओपीटी ने माननीय प्राधिकरण के समक्ष निवेदन किया है कि यह लाइसेंस करार के उपबंधों के प्रतिकूल है, जो अपेक्षा करता है कि प्रशुल्क आस-पड़ौस के पत्तनों से प्रतिस्पर्धात्मक है। इसलिए, आईजीटीपीएल का निवेदन कि उन्हें केवल पोतांतरण प्रशुल्क में प्रतिस्पर्धी होने की जरूरत है, लाइसेंस करार का उल्लंघन है। लाइसेंस करार का संगत खंड पुनरुद्धरित है:-</p> <p><b>“4.2प्रशुल्क निर्धारित पक्ष सहमत है कि, सक्षम प्राधिकरण के अनुमोदन सहित लागू विधियों के अधीन, प्रशुल्क प्रतिस्पर्धात्मक बनाम अंतरराष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण केंद्रों और क्षेत्र में प्रतिस्पर्धी महापत्तनों के प्रतिस्पर्धी होंगे। ”</b></p> <p>इसके अतिरिक्त, केवल पोतांतरण प्रशुल्क में प्रतिस्पर्धी होना पूर्णतः निष्प्रभावी है, जबकि आईसीटीटी पर काफी कम पोतांतरण यातायात होता हैं, इतरा कम कि कुल यातायात का 5% तक जैसा कि नीचे प्रकट होता है। ओडी कार्गो में प्रतिस्पर्धी होना अत्यधिक संगत होगा तो कुल यातायात का 95% होता है।</p> <table><tr><th colspan="4">आईसीटीटी पर पोतांतरण यातायात</th></tr><tr><th>वर्ष</th><th>पोतांतरण यातायात (टीईयू)</th><th>कुल यातायात (टीईयू)</th><th>कुल यातायात के % के रूप में पोतांतरण यातायात</th></tr><tr><td>2015 (अप्रैल-दिसंबर)</td><td>14,875</td><td>3,06,324</td><td>5</td></tr><tr><td>2014</td><td>18,897</td><td>3,66,376</td><td>5</td></tr><tr><td>2013</td><td>7,411</td><td>3,46,204</td><td>2</td></tr></table>	प्रक्षेपित यातायात (टीईयू में)			2016	2017	2018	4,71,300	5,54,400	6,22,600	आकार व प्राकृति	तुलनात्मक टीएचसी (अमरीकी डालर)			कोचीन के % के रूप में अन्य पत्तन टीएचसी		कोचीन	तृतीकरण (डीबीजीटी)	चेन्नई (डीपीडब्ल्यू)	तृतीकरण (डीबीजीटी)	चेन्नई (डीपीडब्ल्यू)	20' भाराक्रांत	93	51	36	54	38	40' भाराक्रांत	14	76	54	54	38	आईसीटीटी पर पोतांतरण यातायात				वर्ष	पोतांतरण यातायात (टीईयू)	कुल यातायात (टीईयू)	कुल यातायात के % के रूप में पोतांतरण यातायात	2015 (अप्रैल-दिसंबर)	14,875	3,06,324	5	2014	18,897	3,66,376	5	2013	7,411	3,46,204	2
प्रक्षेपित यातायात (टीईयू में)																																																						
2016	2017	2018																																																				
4,71,300	5,54,400	6,22,600																																																				
आकार व प्राकृति	तुलनात्मक टीएचसी (अमरीकी डालर)			कोचीन के % के रूप में अन्य पत्तन टीएचसी																																																		
	कोचीन	तृतीकरण (डीबीजीटी)	चेन्नई (डीपीडब्ल्यू)	तृतीकरण (डीबीजीटी)	चेन्नई (डीपीडब्ल्यू)																																																	
20' भाराक्रांत	93	51	36	54	38																																																	
40' भाराक्रांत	14	76	54	54	38																																																	
आईसीटीटी पर पोतांतरण यातायात																																																						
वर्ष	पोतांतरण यातायात (टीईयू)	कुल यातायात (टीईयू)	कुल यातायात के % के रूप में पोतांतरण यातायात																																																			
2015 (अप्रैल-दिसंबर)	14,875	3,06,324	5																																																			
2014	18,897	3,66,376	5																																																			
2013	7,411	3,46,204	2																																																			

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	सीओपीटी की सूचना/स्पष्टीकरण																							
		2012	27,193	3 34,925	8																				
		2011	17,007	3,37,053	5																				
		<p>माननीय प्राधिकरण के समक्ष यह प्रस्तुत किया जाता है कि आईसीटीटी को बढ़ावा देने के लिए सीओपीटी कंटेनर जहाजों को वीआरसी में काफी रियायत देता है। आईसीटीटी पर आने वाली मुख्य 4 लाइन सेवाओं को सीओपीटी 85% तक छूट देता है। यह भी कि विदेशी गंतव्यों जो केवल कोलम्बो तक सीमित नहीं होती और न ही कोचीन और कोलम्बो के बीच सीधे अथवा बाया तृतीकोरन की मुख्य लाइन सेवाओं के अतिरिक्त कंटेनर पोत सेवाओं को वीआरसी पर 50% की रियायत दी जाती है। इसके अतिरिक्त, कंटेनर पोत सेवाओं पर, मेनलाइन सेवाओं के अतिरिक्त, कोचीन और मध्य पूर्व के बीच, कोचीन में सप्ताह में दो बार आने वाली सेवाओं को वीआरसी पर 30% की छूट दी जाती है। आईसीटीटी को बढ़ावा देने के लिए वर्षों से वीआरसी पर दी जा रही रियायतों की प्रभावना नीचे प्रस्तुत है। यह देखा जा सकता है कि वीआरसी दी जा रही रियायत अधिसूचित प्रशुलक के 50% से भी ज्यादा बनती है। इसके परिणामस्वरूप निवल वीआरसी आय रियायतों की प्रभावना से कम बनती है। यह सब आईसीटीटी को बढ़ावा के लिए क्षेत्र में पत्तनों के साथ प्रतिस्पर्धा के लिए किया जा रहा है।</p> <table><caption>आईसीटीटी-वीआरसी में दी गई रियायत और निवल आय</caption><thead><tr><th>वर्ष</th><th>यातायात (टीईयू)</th><th>वीआरसी में दी गई रियायत (करोड़ रु. में)</th><th>वीआरसी में दी गई निवल आय (करोड़ रु. में)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2014-15</td><td>3,66,376</td><td>29.24</td><td>29.16</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>3,46,204</td><td>33.48</td><td>26.53</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>3,34,925</td><td>26 42</td><td>23.09</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>3,37,053</td><td>14.04</td><td>18.38</td></tr></tbody></table> <p>ऐसी रियायतें देने के अतिरिक्त, आईसीटीटी स्थित 14.5 मी. ड्राफ्ट के अनुरक्षण पर सीओपीटी का अनुरक्षण/तलकषण व्यय काफी बढ़ गया है। जिसका ब्यौरा नीचे दिया गया है। वास्तव में सीओपीटी प्रति वर्ष 20 करोड़ रु. वर्धमान अनुरक्षण तलकषण व्यय के रूप में करता है ताकि सामान्यतः अनुरक्षित 13.5 मी. की ड्राफ्ट को 14.5 तक की गहराई की ड्राफ्ट बनायी रखी जाये जो एकल मेनलाइन कंटेनर पोत सेवा के लिए की जाती है जो प्रशंसनीय प्रभावना के सीओपीटी कथित मेनलाइन सेवा को प्रतिस्पर्धा के कारण वीआरसी में 85% रियायत देता है। परंतु अनुरक्षण तलकषण पर सेवा व्यय और वीआरसी में रियायत के कारण राजस्व की हानि आईसीटीटी पर ऐसी कम प्रभावना की वजह से अब तक बिना किसी सार्थक प्रतिफल के रहा है।</p> <p>सीओपीटी की राय यह है कि आईसीटीटी पर प्रभावना तभी बढ़ सकती है यदि प्रतिस्पर्धात्मक प्रशुलक सुनिश्चित किया जाता है। आईसीटीटी की संकल्पना नीत भिन्न भूमिकाओं के साथ की गई थी; पोतांतरण के लिए केंद्र पोत; एक क्षेत्रीय टर्मिनल और उप-महाद्वीपीय गेटवे; प्रतिस्पर्धात्मक प्रशुलक द्वारा क्षेत्रीय और पृष्ठ प्रदेश कार्गो पोतांतरण कार्गो को आकर्षित करने के लिए एक पूर्वापेक्षा है।</p> <p>उपरोक्त को ध्याम में रखते हुए, सीओपीटी माननीय प्राधिकरण को आईसीटीटी के प्रचालन के लिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत प्रशुलक प्रस्तावों की समीक्षा करने तथा वांछित प्रशुलक में वृद्धि की अनुमति नहीं देने का अनुरोध करता है। सीओपीटी माननीय प्राधिकरण को यह अनुरोध भी करता है कि आईजीटीपीएल के प्रस्ताव पर अनुमोदन से पहले प्रस्तावित प्रशुलकों में कम से कम 30% कम करने का दबाव डाला जाये ताकि आईसीटीटी पर टीएचसी क्षेत्र में पत्तनों के साथ प्रतिस्पर्धी रहे।</p>				वर्ष	यातायात (टीईयू)	वीआरसी में दी गई रियायत (करोड़ रु. में)	वीआरसी में दी गई निवल आय (करोड़ रु. में)	2014-15	3,66,376	29.24	29.16	2013-14	3,46,204	33.48	26.53	2012-13	3,34,925	26 42	23.09	2011-12	3,37,053	14.04	18.38
वर्ष	यातायात (टीईयू)	वीआरसी में दी गई रियायत (करोड़ रु. में)	वीआरसी में दी गई निवल आय (करोड़ रु. में)																						
2014-15	3,66,376	29.24	29.16																						
2013-14	3,46,204	33.48	26.53																						
2012-13	3,34,925	26 42	23.09																						
2011-12	3,37,053	14.04	18.38																						
	(ख).प्राधिकरण ने 2 जुलाई 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/70/2014-आईजीटीपीएल के द्वारा लदे कंटेनरों की निःशुल्क अवधि में कटौती का अनुमोदन दे समय उक्त आदेश के पैरा 11 (viii) (ख) में आईजीटीपीएल को विशेष रूप से अनुरोध किया था कि संशोधन के लिए अपेक्षित दरमानों के संशोधन के प्रस्ताव दायर करते समय सीओपीटी से परामर्श	उन्होंने सूचना के तौर पर अग्रिम प्रति दी थी।																							



क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	सीओपीटी की सूचना/स्पष्टीकरण																		
	करें जैसा लाइसेंस करार के पैरा 4.2 में अनुबंध है। इसलिए, सीओपीटी पुष्टि करें कि क्या आईजीटीपीएल ने कथित आदेश में बताये गए अनुसार वर्तमान प्रस्ताव दायर करते समय उनसे संपर्क किया था।																			
(2).	आईजीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव में बताया है कि इसने अपने प्रचालन राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आईजीसीटी) से अंतरराष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण टर्मिनल (आईसीटीटी) को 18 फरवरी 2011 से स्थानांतरित कर लिए हैं और आईसीटीटी और आरजीसीटी में एमवर्ती प्रचालन नहीं था। सीओपीटी पुष्टि करें कि आईजीटीपीएल द्वारा आरजीसीटी में प्रचालन बंद करने की और उसके द्वारा आईसीटीटी में प्रचालन आरंभ करने की वास्तविक तारीख क्या है। यह भी पुष्टि करें कि आईसीटीटी और आरजीसीटी में कोई समवर्ती प्रचालन नहीं है।	आईसीटीटी पर वाणिज्य प्रचालन 18.02.2011 को आरंभ हुआ था। आरजीसीटी पर प्रचालन 18/02/2011 को बंद कर दिया गया। आईसीटीटी और आरजीसीटी पर कोई समवर्ती प्रचालन नहीं है।																		
(3).	आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2008-09 से 2015-16 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात क्रमशः 2,89,380 टीईयू, 3,12,189 टीईयू, 3,37,053 टीईयू, 3,34,926 टीईयू, 3,46,204 टीईयू, 3,66,376 टीईयू और 4,15,453 टीईयू सूचित किया गया है। आईसीटीपीएल द्वारा सूचित टीईयू में वास्तविक कंटेनर आतायात की सीओपीटी पुष्टि करें।	आईसीटीटीस्थित वास्तविक कंटेनर यातायात 2008-09 से 2015-16 तक आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत विवरण के आधार पर और साथ ही प्रतिमाह राजस्व हिस्से की भेजी गई रकम के आधार पर नीचे प्रस्तुत है:- <table><tr><th>वर्ष</th><th>कुलटीईयू</th></tr><tr><td>2008-09</td><td>260873</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>289381</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>312035</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>334103</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>34911</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>346204</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>366375</td></tr><tr><td>015-16</td><td>416448</td></tr></table>	वर्ष	कुलटीईयू	2008-09	260873	2009-10	289381	2010-11	312035	2011-12	334103	2012-13	34911	2013-14	346204	2014-15	366375	015-16	416448
वर्ष	कुलटीईयू																			
2008-09	260873																			
2009-10	289381																			
2010-11	312035																			
2011-12	334103																			
2012-13	34911																			
2013-14	346204																			
2014-15	366375																			
015-16	416448																			
(4).	आईजीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 में क्रमशः प्रक्षेपित कंटेनर यातायात 4,71,300 टीईयू, 5,54,000 टीईयू और 6,22,600 टीईयू है। प्रक्षेपित यातायात वृद्धि क्रमश वर्ष 2016-17 में 13.45% और 2017-18 और 2018-19 में 17.55% ओर 12.38% निकलता है। सीओपीटी वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा यातायात पूर्वानुमानों को औचित्यता की पुष्टि करें।	आईजीटीपीएल पर कार्गो यातायात के 554000 टीईयू और 622600 टीईयू तक क्रमशः 2016-17 और 2017-18 में बढ़ने की प्रत्याशा है। इस पूर्वानुमान का मुख्य कारण पश्चिमी तमिलनाडु क्षेत्र से एक्विजम व्यापार का बढ़ना और गुजरात से उन्नी केरल और पश्चिमी तमिलनाडु में तटीय व्यापार में अत्यधिक वृद्धि होना है।																		
(5).	आईजीटीपीएल ने 2446 के विद्यमान भू-स्लॉट पर विचारकरते हुए 3,43,381 टीईयू (यानी 3.43 लाख टीईयू)यार्ड क्षमता का निर्धारण किया है। इस संबंध में, निम्नलिखित मुद्दों को स्पष्टीकरण/प्रस्तुत करें।																			
	(क)लाइसेंस करार शर्तों के अनुसार सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को आईसीटीटी प्रचालनों के लिए कुल आबंटित क्षेत्र बताएं। आईसीटीटी परियोजना के प्रयोग के लिए उपलब्ध भूमि का वास्तविक क्षेत्र और कंटेनर टर्मिनल पर भंडारण सुविधा और अनुसंगी सेवाओं के लिए उपलब्ध भूमि का ब्यौरा भी दें।	(क).लाइसेंस करार के अनुसार सीओपीटी द्वारा आईसीटीटी के प्रचालन के लिए निर्धारित कुल क्षेत्र <table><tr><th colspan="2">लाइसेंस करार के अनुसार सीओपीटी द्वारा आईसीटीटी के प्रचालन के लिए निर्धारित कुल क्षेत्र और उसकी दर</th></tr><tr><td>टर्मिनल विकास</td><td>60 हेक्टेयर@ 1/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के अधीन</td></tr><tr><td>टर्मिनल विकास का अतिरिक्त क्षेत्र</td><td>10 हेक्टेयर @ .25/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के अधीन</td></tr><tr><td>वर्ध निर्माण</td><td>10 हेक्टेयर @ 1/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के अधीन</td></tr><tr><td>रेलवे साइडिंग तथा एसोसिएटड</td><td>10 हेक्टेयर @ 1/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के अधीन</td></tr><tr><td>संबद्ध कार्यों के लिए अतिरिक्त क्षेत्र</td><td>20 हेक्टेयर पट्टा किराय @ दरमान</td></tr><tr><th colspan="2">आईसीटीटी के लिए सौंपी गई भूमि का ब्यौरा</th></tr><tr><td>टर्मिनल विकास</td><td>49.0641 हेक्टेयर@ 1/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के</td></tr></table>	लाइसेंस करार के अनुसार सीओपीटी द्वारा आईसीटीटी के प्रचालन के लिए निर्धारित कुल क्षेत्र और उसकी दर		टर्मिनल विकास	60 हेक्टेयर@ 1/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के अधीन	टर्मिनल विकास का अतिरिक्त क्षेत्र	10 हेक्टेयर @ .25/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के अधीन	वर्ध निर्माण	10 हेक्टेयर @ 1/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के अधीन	रेलवे साइडिंग तथा एसोसिएटड	10 हेक्टेयर @ 1/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के अधीन	संबद्ध कार्यों के लिए अतिरिक्त क्षेत्र	20 हेक्टेयर पट्टा किराय @ दरमान	आईसीटीटी के लिए सौंपी गई भूमि का ब्यौरा		टर्मिनल विकास	49.0641 हेक्टेयर@ 1/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के		
लाइसेंस करार के अनुसार सीओपीटी द्वारा आईसीटीटी के प्रचालन के लिए निर्धारित कुल क्षेत्र और उसकी दर																				
टर्मिनल विकास	60 हेक्टेयर@ 1/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के अधीन																			
टर्मिनल विकास का अतिरिक्त क्षेत्र	10 हेक्टेयर @ .25/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के अधीन																			
वर्ध निर्माण	10 हेक्टेयर @ 1/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के अधीन																			
रेलवे साइडिंग तथा एसोसिएटड	10 हेक्टेयर @ 1/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के अधीन																			
संबद्ध कार्यों के लिए अतिरिक्त क्षेत्र	20 हेक्टेयर पट्टा किराय @ दरमान																			
आईसीटीटी के लिए सौंपी गई भूमि का ब्यौरा																				
टर्मिनल विकास	49.0641 हेक्टेयर@ 1/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के																			

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	सीओपीटी की सूचना/स्पष्टीकरण				
			अधीन			
		वर्ध निर्माण	2.8939 हैक्टेयर@ 1/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के अधीन			
		रेलवे साइडिंग तथा संबद्ध अपेक्षाए	10 हैक्टेयर @ 1/- रु. प्रति एम2 प्रति वर्ष प्रत्येक 5 वर्ष के पश्चात् 30% वृद्धि के अधीन			
		संबद्ध कार्यों के लिए अतिरिक्त क्षेत्र	0.002 हैक्टेयर पट्टा किराया @ दरमान अर्थात् 3579030/- रु. प्रति हैक्टेयर प्रति वर्ष			
	(ख).आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित विद्यमान 2446 के भूमि स्लॉट की औचित्यता पर सीओपीटी अपनी टिप्पणी दें।	(ख).विद्यमान 2446 का भू-स्लॉट, जो 4,24,019 प्रहस्त कर सकता है जो 446,141 टीईयू तक जा सकता है और यह वर्तमान प्रमात्राओं को प्रहस्त करने में प्रयान्त है। परिकलन नीचे दिया गया है:				
		वर्तमान क्षमता-संशोधन परिकलन कुल भू-स्लॉट (टीजीएस) 2446				
		कुल टीजीएस	ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	पोतांतरण कंटेनर
			2,271			175
		आयात ठहराव समय	5.0	0.50	1,136	7.0
		निर्यात ठहराव समय	5.0	0.50	1,136	7.0
		योग	10.0			7.0
		क्षमता चालक	ओडी	ओडी निर्यात	टीपी	योग
		टीजीएस (क)	1,136	1,136	175	
		औसत ठहराव समय (ख)	5.0	5.00	7.00	
		औसत स्टेक उंचाई (ग)	3.2	3.2	3.2	
		प्रवाह कारक (घ )	.32	1.32	1.32	
		अवधि में दिन (ङ)	365	365	365	
		अवधि में टीईयू	200,949	200,949	22,121	424,019
		अधिकतम यार्ड ओडी 401,898				
		टीपी 44,242				
		446,141				
	(ग).सीओपीटी 2016-17 और 2017-18 के प्रत्येक वर्ष में 444 के प्रस्तावित अतिरिक्त भू-स्लॉट और अतिरिक्त भू-स्लॉट और अतिरिक्त भू-स्लॉट के स्रोत पर टिप्पणी दें।	(ग).अतिरिक्त भू-स्लॉट योजनाबद्ध अतिरिक्त प्रमात्राओं को प्रहस्तन करने के लिए विकसित किये जा रहे हैं और आईसीटीटी क्षेत्र के भीतर ही पर्याप्त भूमि उपलब्ध है, यदि जरूरत पड़ी तो इसे आबंटित किया जा सकता है।				
(6).	आईजीटीपीएल ने प्रस्ताव के अनुलग्नक 2क में यार्ड क्षमता का निर्धारण वर्ष 2014-15 के लिए 3,43,381 टीईयू प्रति वर्ष और वर्ष 2015-16 के लिए 4,46,141 टीईयू और 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के लिए 5,37,988 टीईयू 6,31,731 टीईयू और 6,71,019 टीईयू प्रति वर्ष किया है। आईजीटीपीएल द्वारा निर्धारित क्षमता की औचित्यता पर और अतिरिक्त भंडारण यार्ड के विकास के लिए प्रस्तावित 6,399.54 लाख रु. पर सीओपीटी टिप्पणी करें।	निर्धारित की गई यार्ड क्षमता और लागत उचित प्रतीत होती है और विस्तृत आकलन इस प्रकार है (2016-17)				
		कुल भू-स्लॉट 2890				
		कुल टीजीएस	ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	पोतांतरण कंटेनर
			2,540			350
		आयात ठहराव समय	5.0	0.50	1,270	7.0
		निर्यात ठहराव समय	5.0	0.50	1,270	7.0
		योग	10.0			7.0
		क्षमता चालक	ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	पोतांतरण कंटेनर
		टीजीएस (क)	1,270	1,270	350	
		औसत ठहराव समय (ख)	5.0	5.00	7.00	
		औसत स्टेक उंचाई (ग)	3.2	3.2	3.2	
		प्रवाह कारक (घ )	1.32	1.32	1.32	
		अवधि में दिन (ङ)	365	365	365	
		अवधि में टीईयू	224,752	224,752	44 242	493,745
		अधिकतम यार्ड ओडी 449,503				
		टीपी 88,485				

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	सीओपीटी की सूचना/स्पष्टीकरण																																																																																																																								
		<div>537,988</div> <div>2017-18</div> <div>कुल भू-स्लॉट 3334</div> <table><tr><th></th><th>ओडी कंटेनर</th><th>शेष कारक</th><th>टीजीएस</th><th>पोतांतरण कंटेनर</th></tr><tr><td>कुल टीडीएस</td><td>2,784</td><td></td><td></td><td>550</td></tr><tr><td>आयात ठहराव समय</td><td>5.0</td><td>0.50</td><td>1,392</td><td>7.0</td></tr><tr><td>निर्यात ठहराव समय</td><td>5.0</td><td>0.50</td><td>1,392</td><td>7.0</td></tr><tr><td>योग</td><td>10.0</td><td></td><td></td><td>7.0</td></tr><tr><td>क्षमता चालक</td><td>ओडी कंटेनर</td><td>शेष कारक</td><td>टीजीएस</td><td>पोतांतरण कंटेनर</td></tr><tr><td>टीजीएस (क)</td><td>1,392</td><td>1,392</td><td>550</td><td></td></tr><tr><td>औसत ठहराव समय (ब)</td><td>5.0</td><td>5.0</td><td>7.0</td><td></td></tr><tr><td>औसत स्टैक उंचाई (ग)</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td></td></tr><tr><td>प्रवाह कारक (घ )</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td></td></tr><tr><td>अवधि में दिन (ङ)</td><td>365</td><td>365</td><td>365</td><td></td></tr><tr><td>अवधि में टीईयू</td><td>246,3 2</td><td>246,342</td><td>69,524</td><td>562,207</td></tr></table> <div>अधिकतम यार्ड ओडी 492,684</div> <div>टीपी 139,048</div> <div>631,731</div> <div>2017-18</div> <div>कुल भू-स्लॉट 3356</div> <table><tr><th></th><th>ओडी कंटेनर</th><th>शेष कारक</th><th>टीजीएस</th><th>पोतांतरण कंटेनर</th></tr><tr><td>कुल टीडीएस</td><td>3,006</td><td></td><td></td><td>550</td></tr><tr><td>आयात ठहराव समय</td><td>5.0</td><td>0.50</td><td>1,503</td><td>7.0</td></tr><tr><td>निर्यात ठहराव समय</td><td>5.0</td><td>0.5</td><td>1,392</td><td>7.0</td></tr><tr><td>योग</td><td>10.0</td><td></td><td></td><td>7.0</td></tr><tr><td>क्षमता चालक</td><td>ओडी कंटेनर</td><td>शेष कारक</td><td>टीजीएस</td><td>पोतांतरण कंटेनर</td></tr><tr><td>टीजीएस (क)</td><td>1,392</td><td>1,392</td><td>550</td><td></td></tr><tr><td>औसत ठहराव समय (ब)</td><td>5.0</td><td>5.0</td><td>7.0</td><td></td></tr><tr><td>औसत स्टैक उंचाई (ग)</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td></td></tr><tr><td>प्रवाह कारक (घ )</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td></td></tr><tr><td>अवधि में दिन (ङ)</td><td>365</td><td>365</td><td>365</td><td></td></tr><tr><td>अवधि में टीईयू</td><td>246,342</td><td>246,342</td><td>69,524</td><td>562,207</td></tr></table> <div>अधिकतम यार्ड ओडी 531,971</div> <div>टीपी 139,048</div> <div>671,019</div>		ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	पोतांतरण कंटेनर	कुल टीडीएस	2,784			550	आयात ठहराव समय	5.0	0.50	1,392	7.0	निर्यात ठहराव समय	5.0	0.50	1,392	7.0	योग	10.0			7.0	क्षमता चालक	ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	पोतांतरण कंटेनर	टीजीएस (क)	1,392	1,392	550		औसत ठहराव समय (ब)	5.0	5.0	7.0		औसत स्टैक उंचाई (ग)	3.2	3.2	3.2		प्रवाह कारक (घ )	1.32	1.32	1.32		अवधि में दिन (ङ)	365	365	365		अवधि में टीईयू	246,3 2	246,342	69,524	562,207		ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	पोतांतरण कंटेनर	कुल टीडीएस	3,006			550	आयात ठहराव समय	5.0	0.50	1,503	7.0	निर्यात ठहराव समय	5.0	0.5	1,392	7.0	योग	10.0			7.0	क्षमता चालक	ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	पोतांतरण कंटेनर	टीजीएस (क)	1,392	1,392	550		औसत ठहराव समय (ब)	5.0	5.0	7.0		औसत स्टैक उंचाई (ग)	3.2	3.2	3.2		प्रवाह कारक (घ )	1.32	1.32	1.32		अवधि में दिन (ङ)	365	365	365		अवधि में टीईयू	246,342	246,342	69,524	562,207
	ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	पोतांतरण कंटेनर																																																																																																																						
कुल टीडीएस	2,784			550																																																																																																																						
आयात ठहराव समय	5.0	0.50	1,392	7.0																																																																																																																						
निर्यात ठहराव समय	5.0	0.50	1,392	7.0																																																																																																																						
योग	10.0			7.0																																																																																																																						
क्षमता चालक	ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	पोतांतरण कंटेनर																																																																																																																						
टीजीएस (क)	1,392	1,392	550																																																																																																																							
औसत ठहराव समय (ब)	5.0	5.0	7.0																																																																																																																							
औसत स्टैक उंचाई (ग)	3.2	3.2	3.2																																																																																																																							
प्रवाह कारक (घ )	1.32	1.32	1.32																																																																																																																							
अवधि में दिन (ङ)	365	365	365																																																																																																																							
अवधि में टीईयू	246,3 2	246,342	69,524	562,207																																																																																																																						
	ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	पोतांतरण कंटेनर																																																																																																																						
कुल टीडीएस	3,006			550																																																																																																																						
आयात ठहराव समय	5.0	0.50	1,503	7.0																																																																																																																						
निर्यात ठहराव समय	5.0	0.5	1,392	7.0																																																																																																																						
योग	10.0			7.0																																																																																																																						
क्षमता चालक	ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	पोतांतरण कंटेनर																																																																																																																						
टीजीएस (क)	1,392	1,392	550																																																																																																																							
औसत ठहराव समय (ब)	5.0	5.0	7.0																																																																																																																							
औसत स्टैक उंचाई (ग)	3.2	3.2	3.2																																																																																																																							
प्रवाह कारक (घ )	1.32	1.32	1.32																																																																																																																							
अवधि में दिन (ङ)	365	365	365																																																																																																																							
अवधि में टीईयू	246,342	246,342	69,524	562,207																																																																																																																						
(7).	(क). सीओपीटी पुष्टि करे कि क्या आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2008-09 से 2014-15 के लिए लागत विवरण में दर्शाया गया 1152 लाख रु., 1166.49 लाख रु., 1210.63 लाख रु., 31.81 लाख रु., 15.89 लाख रु., 13.11 लाख रु., और 15.83 लाख रु. का पट्टा किराया आईजीटीपीएल के साथ किये गए लाइसेंस करार (एलए) के उपबंधों के अनुरूप है। वर्ष 2015-16 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रदत्त पट्टा किराये का ब्यौरा भी प्रस्तुत करें।	<div>(रु. लाख में)</div> <table><tr><th>वर्ष</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत</td><td>1,152.00</td><td>1,166.49</td><td>1,210.63</td><td>31.81</td><td>15.89</td><td>13.11</td><td>15.83</td></tr><tr><td>सीओपीटी रिकॉर्ड के अनुसार</td><td>1,152.00</td><td>1,290.12</td><td>1,248.11</td><td>29.73</td><td>10.73</td><td>9.33</td><td>9.70</td></tr><tr><td>अंतर</td><td>0.00</td><td>-123.63</td><td>-37.48</td><td>2.08</td><td>5.16</td><td>3.78</td><td>6.13</td></tr></table> <table><tr><th>अवधि</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>आईजीटीपीएल के भेजा गया बिल</td><td>12.01</td></tr><tr><td>आईजीटीपीएल द्वारा प्रदत्त</td><td>11.32</td></tr><tr><td>संदेय बकाया</td><td>0.69</td></tr></table>	वर्ष	2008-09	2009-10	2010-11	011-12	2012-13	2013-14	2014-15	आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत	1,152.00	1,166.49	1,210.63	31.81	15.89	13.11	15.83	सीओपीटी रिकॉर्ड के अनुसार	1,152.00	1,290.12	1,248.11	29.73	10.73	9.33	9.70	अंतर	0.00	-123.63	-37.48	2.08	5.16	3.78	6.13	अवधि	2015-16	आईजीटीपीएल के भेजा गया बिल	12.01	आईजीटीपीएल द्वारा प्रदत्त	11.32	संदेय बकाया	0.69																																																																																
वर्ष	2008-09	2009-10	2010-11	011-12	2012-13	2013-14	2014-15																																																																																																																			
आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत	1,152.00	1,166.49	1,210.63	31.81	15.89	13.11	15.83																																																																																																																			
सीओपीटी रिकॉर्ड के अनुसार	1,152.00	1,290.12	1,248.11	29.73	10.73	9.33	9.70																																																																																																																			
अंतर	0.00	-123.63	-37.48	2.08	5.16	3.78	6.13																																																																																																																			
अवधि	2015-16																																																																																																																									
आईजीटीपीएल के भेजा गया बिल	12.01																																																																																																																									
आईजीटीपीएल द्वारा प्रदत्त	11.32																																																																																																																									
संदेय बकाया	0.69																																																																																																																									
	(ख).सीओपीटी पुष्टि करे कि क्या वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक पट्टा किराया आकलन क्रमशः 2.41 लाख रु., 12.46 लाख रु. और 12.51 लाख रु. लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुरूप हैं।	<table><tr><th>आईजीटीपीएल से संग्रह किये जाने वाले पट्टा किराये का प्रक्षेपण</th></tr><tr><td>वर्ग मीटर में किराया</td></tr></table>	आईजीटीपीएल से संग्रह किये जाने वाले पट्टा किराये का प्रक्षेपण	वर्ग मीटर में किराया																																																																																																																						
आईजीटीपीएल से संग्रह किये जाने वाले पट्टा किराये का प्रक्षेपण																																																																																																																										
वर्ग मीटर में किराया																																																																																																																										

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	सीओपीटी की सूचना/स्पष्टीकरण			
		क्षेत्र	2016-17	2017-18	2018-19
		28939	37,620.70	37,620.70	37,620.70
		490641	637,833.20	637,833.20	637,833.20
		100000	1,30,00 .00	1,30,000.00	1,30,000.00
		20	8018	817	8342
			<b>813471.9</b>	<b>813471.9</b>	<b>813471.9</b>
(8).	(क) आईजीटीपीएल ने अतिरिक्त भंडारन यार्ड के विकास में वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक में सकल ब्लॉक में क्रमशः 2705.41 लाख रु., 2559.81 लाख रु. और 1279.90 लाख रु. का अतिरिक्त आकलन किया है। सीओपीटी आईजीटीपीएल द्वारा आकलित सकल ब्लॉक में जोड़े जाने की औचित्यता पर टिप्पणी करें।	(क).सकल ब्लॉक में जोड़ना मुख्यतः अतिरिक्त भंडारण यार्ड का विकास निहित है। आईजीटीपीएल ने 444 भू-स्लॉटों का 2016-17 और 2017-18 के लिए और वित्तीय वर्ष 2018-19 के लिए 222 भू-स्लॉटों के विकास का आकलन किया है।			
	(ख).सीओपीटी पुष्टि करें कि प्रस्तावित निवेश, एलए के संगत उपबंधों का हवाला देते हुए एलए के उपबंधों के अनुसार है।	(ख). जी हां। प्रस्तावित निवेश लाइसेंस करार के खंड 3.8 क (i) (ग) के अनुसार है, जिसे नीचे उद्धृत किया जा रहा है: “यातायात के बढ़ने के साथ अतिरिक्त परियोजना स्थल/परियोजना सुविधाओं और सेवाओं का समयबद्ध आरजीसीटी और आईसीटीटी दोनों स्थानों पर करेगा और ऐसी परियोजना सुविधाओं और सेवाओं की जांच और आरंभ करेगा। ऐसे विकास के लिए अतिरिक्त भूमि/वर्ध लंबाई की जरूरत के मामले में, ऐसी अपेक्षा के बारे में लाइसेंस प्रदाता को अग्रिम में और लिखित में सूचित करेगा।			
	(ग).सीओपीटी स्पष्ट करें कि क्या आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 में अतिरिक्त कंटेनर भंडारण के विकास के लिए किसी अतिरिक्त भूमि आईजीटीपीएल को सौंपने का प्रस्ताव है। पुष्टि करें कि आईजीटीपीएल को अतिरिक्त भूमि का आबंटन, यदि कोई है, एलए के प्रावधानों के अनुसार	(ग).कोचीन पत्तन न्यास ने लाइसेंस करार के अनुसार आईसीटीटी के प्रयोजन से भूमि का निर्धारण किया है। फिर भी, शेष निर्धारित क्षेत्र आईजीटीपीएल से जब कभी अनुरोध प्राप्त होगा, आबंटित किया जायेगा।			
(9).	आईजीटीपीएल ने फार्म 3 (क) में क्रमांक II (iv) लागत विवरण में जनवरी-मार्च 2016 की अवधि के लिए 48 लाख रुपये और वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए क्रमशः 216 लाख रु. 264 लाख रु. 307 लाख रु. अनुरक्षण तलकषण लागत के अतिरिक्त किये हैं। सीओपीटी और आईजीटीपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार के अनुच्छेद 3 के खंड 3.8 (ग) (i) (ख) (ii) और (घ) के अनुसार अनुरक्षण तलकषण लागत लाइसेंस प्रदाता अर्थात् सीओपीटी का दायित्व है। यहां तक कि पिछली अवधि के लिए भी, आईजीटीपीएल ने कोई अनुरक्षण तलकषण लागत नहीं दर्शाया है जो एलए के अनुरूप प्रतीत होती है। आकलन एलए के उपबंधों के अनुरूप प्रतीत नहीं होता। आईजीटीपीएल द्वारा आकलित तलकषण व्यय पर सीओपीटी अपनी टिप्पणी दे।	आईजीटीपीएल द्वारा सूचित किये गए आंकड़े दक्षता लाभ हैं। फार्म 3क में उन्होंने इन्हें अनुरक्षण तलकषण के प्रति दर्शाया है क्योंकि दक्षता लाभ के लिए और कोई क्षेत्र निर्धारित नहीं है।			

7. इस मामले में 7 जून 2016 को सीओपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई की गई। आईजीटीपीएलने अपने प्रस्ताव का पावर-पाईट प्रस्तुतिकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में आईजीटीपीएल, सीओपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

8.1. जैसा संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया, आईजीटीपीएल को हमारे 13 जून 2016 के पत्र द्वारा निम्नलिखित बिंदुओं पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया था:-

- (i). संयुक्त सुनवाई के दौरान, सीओपीटी और अधिकतर प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अनुरोध किया कि प्रशुल्क वर्तमान स्तर पर ही बनाये रखे जाएं। उन्होंने आईसीटीटी के प्रशुल्क की एक वर्ष पश्चात समीक्षा करने का अनुरोध किया। इसलिए, आईजीटीपीएल से सीओपीटी और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा की गई उक्त टिप्पणी के संदर्भ में अपने प्रस्ताव का परीक्षण करने का अनुरोध किया गया और उपना उत्तर एक सप्ताह के भीतर प्रस्तुत करें अर्थात् 13 जून, 2016।
- (ii). जैसा आईजीटीपीएल ने संयुक्त सुनवाई के दौरान स्वीकार किया था कि, आईजीटीपीएल हमारे 23 मई, 2016 के पत्र के द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण एक सप्ताह के भीतर अर्थात् 13 जून, 2016 तक दे।

8.2. उपरोक्त कार्रवाई के पहले बिंदु के संदर्भ में, आईजीटीपीएल ने अपने 30 जून, 2016 के ई-मेल के द्वारा, सूचना/स्पष्टीकरण देते समय बताया कि वर्तमान प्रशुल्क जनवरी, 2016 को संशोधन के लिए अपेक्षित थे और आईजीटीपीएल पुराने प्रशुल्क ही प्रभारित करना आ रहा है। संशोधित प्रशुल्क अनुमोदित होने की

स्थिति में, अगस्त, 2016 से प्रभावी होते हैं तो इसका अर्थ हुआ कि 7 महीने तक प्रशुल्क दरों में कोई परिवर्तन नहीं हुआ, इस प्रकार, काफी हद तक प्राधिकरण का सुझाव कि व्यापार का एक वर्ष तक दरों में कोई परिवर्तन करने अनुरोध पूरा हो जाता है।

8.3. उपरोक्त दूसरे कार्रवाई मुद्दे के संदर्भ में आईजीटीपीएल ने अपने उत्तर में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण अपने 30 जून, 2016, 3 अगस्त, 2016 और 10 अगस्त, 2016 ई-मेलों द्वारा दिया है। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और आईजीटीपीएल का उत्तर नीचे आगे-आगे रखे जा रहे हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	आईजीटीपीएल का उत्तर
(क).	<b>सामान्य:</b>	
(1).	(क)(एलए) लाइसेंस करार (क) के खंड के अनुसार 4.2, प्रशुल्क अंतरराष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण केंद्रों और क्षेत्र में बड़े प्रतिस्पर्धी पत्तनों के विद्यमान प्रशुल्क स्तर के साथ प्रतिस्पर्धी होगा। इस संबंध में इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) पुष्टि करे कि दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए दायर प्रस्ताव में एलए के खंड 4.2 का अनुपालन किया गया है।	जैसा हमारे 22 मार्च, 2016 के पत्र में उल्लेख किया गया है, लाइसेंस करार का अनुच्छेद 4.2 सद्भाव खंड है और यह लाइसेंस करार के दोनों पक्षों पर लागू होता है और यह किसी भी तरह से प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित नहीं है। हम प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार प्राधिकरण के समक्ष प्रशुल्क निर्धारण के लिए आवेदन कर रहे हैं और प्राधिकरण को लागू दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क का निर्धारण करना है ना कि लाइसेंस करार के अनुसार। इसके अतिरिक्त, प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क अधिकतम होते हैं। दिशानिर्देश वीओटी आपरेटरों को वाणिज्यिक कारणों से यदि वे चाहें अपने विवेकानुसार दरों को कम करने की छूट प्राप्त है। ग्राहकों को आकर्षित करने के लिए यह पोतांतरण के साथ-साथ ओडी कार्गो पर छूट दे रहे हैं। यह भली भांति स्थापित है कि प्राधिकरण केवल प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार अधिकतम प्रशुल्क निर्धारित करता है। यहां तक कि लाइसेंस करार का खंड 4.1 स्पष्ट रूप से यह बताता है। अतः यह पुष्टि की जाती है कि दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए दायर प्रस्ताव एलए की शर्तों का अनुपालन करता है।
	(ख) प्राधिकरण ने अपने 2 जुलाई, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/70/2014- आईजीटीपीएल के द्वारा लदे कंटेनरों की मुख्य अवधि में घटौती का अनुमोदन करते समय, पैरा 11 (viii) (ख) में आईजीटीपीएल और सीओपीटी को विशेष रूप से अनुरोध किया था कि प्रयोक्ताओं की इस चिंता का समाधान करें कि आईजीटीपीएल पर वर्तमान भंडारण प्रभार अत्यधिक हैं और आईजीटीपीएल से यह भी अनुरोध किया था कि लाइसेंस करार के पैरा 4.2 के अनुसार सीओपीटी से परामर्श करे। आईजीटीपीएल का प्रस्ताव यह नहीं दर्शाता कि उक्त आदेश में दी गई सलाह का पालन किया गया है। आईजीटीपीएल पुष्टि करे कि उक्त आदेश में दी गई सलाह का अनुपालन किया गया है।	प्रशुल्क प्रस्ताव प्राधिकरण को प्रस्तुत करने से पूर्व सीओपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजे गए थे। अतः परामर्शी प्रक्रिया पूरी की गई थी। इसके अतिरिक्त, सीओपीटी ने प्रशुल्क प्रस्ताव पर अपने 11 जनवरी 2016 के पत्र के द्वारा प्राधिकरण को अपनी टिप्पणियां भी भेजी हैं। आईजीटीपीएल पुष्टि करता है कि उक्त आदेश में दी गई सलाह का पालन किया गया है। वास्तव में निःशुल्क समय में बिस्तार के व्यापार के अनुरोध का समाधान भंडारण छूट के लिए विशिष्ट परिपत्र द्वारा कर दिया गया था।
(2).	(क) आईजीटीपीएल ने वर्ष 2012-13, 2013-14 और 2014-15 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे यह कहते हुए प्रस्तुत किये हैं कि:- पिछले प्रशुल्क आदेश में पैरा 20 (vii) और (viii) में प्राधिकरण ने बताया था कि 2008-09 के आंकड़ों पर सुविचार अंतरिम वार्षिक लेखाओं के आधार पर किया गया है कि और 2009-10 (दिसंबर 2009 तक) आकलन के आधार पर, वर्ष 2008-09 और 2009-10 की वास्तविक स्थिति की समीक्षा आगामी प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया के दौरान क जायेगी इस संदर्भ में आईजीटीपीएल को 2008-09 और 2009-10 के और वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए भी वास्तविकों की समीक्षा के लिए लेखापरीक्षित लेखे प्रस्तुत करने होंगे।	लोखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं की स्कैन की हुई प्रतियां हमारे 20 फरवरी, 2013 के ई-मेल द्वारा पहले ही भेज दी गई हैं। हार्ड प्रतियां भी प्राधिकरण कार्यालय को भेजी जा चुकी हैं। लेकिन, यथापेक्षित, हम 2008-09, 2009-10, 2010-11 और 2011-12 की लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं की प्रतियां फिर से प्रस्तुत कर रहे हैं।
	(ख) प्रत्येक वर्ष के लागत विवरण में सुविचारित आंकड़ों का यदि समाधान नहीं किया गया है तो संगत वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं से समाधान कर लिया जाए।	2009-10, 2011-12, 2012-13 के वर्षों के लिए समाधान विवरण संशोधित प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत किया गया है। 2008-09 के लिए समाधान प्रस्तुत है।
(3).	यह देखा जाता है कि वर्ष 2015-16 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों प्रथम 9 महीनों के (अप्रैल से दिसंबर, 2015) के अंतर्गत लेखाओं पर आधारित हैं और शेष तीन महीनों के अनुमान हैं। चूंकि वर्ष 2015-16 पहले ही समाप्त हो गया है, आईजीटीपीएल को 2015-16 के अनुमानों को संपूर्ण 2015-16 के वास्तविकों के साथ अद्यतन करना चाहिए और उक्त वर्ष के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के साथ लागत विवरण का विधिवत समाधान भी करना चाहिए। यह	प्रशुल्क आवेदन को अप्रैल-दिसंबर, 2015 तथा जनवरी-मार्च, 2016 अवधि के वास्तविकों के साथ अद्यतन कर दिया गया है। गैर-लेखापरीक्षित लेखे हमारे 17 जून, 2016 के मेल द्वारा प्रस्तुत किये गए थे और अब इसके साथ संलग्न है और साथ ही लागत विवरण और गैर लेखापरीक्षित लेखाओं का समाधान भी प्रस्तुत है।

	भी कि, वर्ष 2015-16 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं की एक प्रति भेजे। वास्तविकों के संदर्भ में 2015-16 के अनुमानों के साथ अद्यतन किये जाने पर, बाद के वर्षों के अनुमान अर्थात् 2016-17 से 2018-19 की समीक्षा कर यदि जरूरत हो, 2015-16 के वास्तविकों के साथ आशोधित किये जाएं।	
(ख).	वित्तीय/लागत विवरण:	
(1).	पिछली अवधि के वास्तविक वनाम अनुमानों का विश्लेषण (फार्म-7): पिछले प्रशुल्क आदेश में अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण टर्मिनल (आईसीटीटी) के वर्ष 2010 से 2015 अर्थात् 2010 से दिसंबर 2015 तक के आकलनों पर सुविचार किया गया था। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि विद्यमान प्रशुल्क निर्धारित करते समय प्रक्षेपित पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में वास्तविक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करेगा। इस संदर्भ में प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत फार्म 7 के हवाले से आईजीटीपीएल को निम्नलिखित बिंदुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण देना है:	
(i).	(क). आईजीटीपीएल द्वारा 31 दिसंबर, 2009 से बाद की अवधि के लिए अर्थात् 1 जनवरी 2010 से 17 फरवरी 2011 तक, आरजीसीटी की विस्तारित प्रचालन अवधि से जब तक इसके प्रचालन अवधि से जब तक इसके प्रचालन आईसीटीटी को हस्तांतरित नहीं हो गए।	दिसंबर, 2009 को आरजीसीटी में प्रभावी अनुमोदित प्रशुल्क 1 जनवरी, 2010 से 17 फरवरी 2011 की अवधि तक जारी रखे गए।
	(ख). पिछले प्रशुल्क आदेश के संसाधन के दौरान तारीख के सूचित किये जाने पर भी आरजीसीटी पर अपने प्रचालनों को आईसीटीटी को हस्तांतरित करने में विलंब के कारण।	वाणिज्यक प्रचालन की मूल अभिप्रेत तारीख 2 नवंबर, 2009 थी। तथापि, वाणिज्य प्रचालनों की मूल तारीख को पकड़ने में विलंब हो गया और सीओपीटी और आईजीटीपीएल के बीच सहमति से वाणिज्यक प्रचालन आरंभ करने की संशोधित तारीख 1/6/2010 थी।  आईजीटीपीएलने सभी निर्माण कार्य सहमति के अनुसार 30/4/2010 को पूरे कर लिये थे सिवा क्रेनों की स्थापना और चालू करने के जिसे सीओपीटी द्वारा तककषण विलंब के कारण पूरा नहीं किया जा सका। क्रेनों को ऑफ लोड कर दिया गया और 2010 में आरंभ किया गया। तथापि, सीओपीटी अपनी पूर्ववर्ती शर्तें पूरी नहीं कर सका अर्थात् राष्ट्रीय संपर्क के साथ-साथ अप्रोच चैनल में गहराई और 14.5 मीटर ड्राफ्ट पोत के लिए अपेक्षित बर्थ के सामने बेसिन। 20/1/2011 को सीओपीटी ने आईजीटी को सलाह दी कि उसका आरंभ में वह 13 मीटर ड्राफ्ट पर 350 मीटर क्वे लंबाई उपलब्ध कराने और आरजीसीटी से प्रचालनों को आईसीटीटी को 08/02/2011 को परिवर्तित करने का प्रस्ताव है। आईसीटीटी टर्मिनल का उद्घाटन 11/02/2011 को माननीय प्रधानमंत्री जी के करकमलों से हुआ। कोचीन पत्तन की विभिन्न यूनियनों द्वारा हड़ताल के कारण आईसीटीटी पर पोतों का प्रहस्तन नहीं हो सका। 18/02/2011 को माननीय केरल उच्च न्यायालय द्वारा अनुकूल निर्णय आने से आईसीटीटी में 18/02/2011 को प्रचालन आरंभ हो सका।
	(ग). आरजीसीटी के विद्यमान दरमानों की आईजीटीपीएल द्वारा आईसीटीटी को अपने प्रचालन शिफ्ट करने की अवधि के लिए दरमानों की वैधता 31 दिसंबर 2009 से आगे विस्तार कराने के कारण।	जैसा ऊपर बताया गया है आरजीसीटी से आईसीटीटी को परिचालनों के परिवर्तन की वास्तविक तारीख अनिश्चित थी और न ही किसी उचित पूर्वानुमान से भी अनुमान नहीं लगाया जा सकता था। अतः आरजीसीटी के विद्यमान दरमानों की वैधता के विस्तार का तत्काल आवेदन नहीं दिया जा सका था और दिसंबर 2009 को लागू अनुमोदित प्रशुल्क कर फरवरी 2011 तक बिना किसी परिवर्तन के जारी रखा गया। अनुज्ञेय प्रतिफल से अधिक प्रतिफल को वर्तमान प्रस्ताव में चाही गई प्रशुल्क वृद्धि में समायोजित किया गया है।
	(घ). आईसीटीटी प्रचालनों के लिए, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों में एक टिप्पणी निर्धारित है कि प्रशुल्क में 1 जनवरी 2011 से 1 जनवरी, 2015 तक 3.48% की वृद्धि की जायेगी। कृपया आईजीटीपीएल द्वारा आईसीटीटी पर प्रचालन आरंभ करने पर प्रति वर्ष उगाहा गया प्रशुल्क दर्शाये।	आईजीटीपीएल द्वारा आईसीटीटी प्रचालनों के लिए वर्ष-वार उगाहे गए प्रशुल्क का विवरण प्रस्तुत है।
	(ङ). फार्म 7 से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2010-11 के लिए आईजीटीपीएल ने 1 अप्रैल 2010 से 18 फरवरी, 2011 तक की अवधि के आरजीसीटी के विस्तारिकों और 19 फरवरी, 2011 से 31 मार्च, 2011 तक की अवधियों के वास्तविकों को विभक्त करने का आधार प्रस्तुत करना है। यह भी कि, आईजीटीपीएल द्वारा आरजीसीटी और आईसीटीटी के लिए दिये गए अलग-अलग आंकड़ों को भी किसी प्रैक्टिस कर रहे चार्टरित लेखाकार/लागत	1 अप्रैल, 2010 से 18 फरवरी, 2011 की अवधि के आरजीसीटी प्रचालनों और 19 फरवरी 2011 से 31 मार्च, 2011 की अवधि के आईसीटीटी प्रचालनों के बीच वास्तविकों के विभक्तिकरण का आधार विस्तार से अनुलग्नक-5 में दिया गया है। उसका सारांश दिया जाता है। यथापेक्षित अलग-अलग आंकड़े प्रैक्टिस कर रहे चार्तरितलेखाकार से विधिवत कराकर प्रस्तुत किये जा रहे हैं।

	लेखाकार से प्रमाणित कराकर प्रस्तुत करें।	
(ii).	<p>5 अगस्त, 2009 के आदेश संख्या टीएएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल के द्वारा आरजीसीटी प्रचालनों के लिए नियत प्रशुल्क वर्ष 2008-09 के लिए अंतरिम वास्तविक और वर्ष 2009-10 (नवंबर, 2009 तक) के आकलनों पर विचार किया गया था, जो वित्तीय वर्ष आधार पर थे। आईसीटीटी प्रचालनों के लिए आकलन कलेंडर वर्ष पर आधारित थे आईसीटीटी के प्रचालनों के लिए कलेंडर वर्ष का प्रस्ताव आईजीटीपीएल का था।</p> <p>तथापि, वास्तविकों की फार्म-7 में दिये गए आकलनों की तुलना के लिए आईजीटीपीएल ने वास्तविकों पर विचार सभी वर्षों के लिए वित्तीय वर्ष आधार पर किया है। आईजीटीपीएल ने आईसीटीटी के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण द्वारा सुविचारित आकलनों में आशोधन भी किया है। इस संबंध में निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत की जाए।</p>	
	(क). उक्त आदेश में सुविचारित आकलनों में आशोधन के कारण।	जैसा कि हमारे प्रशुल्क प्रस्ताव के अग्रेषण पत्र में उल्लेख किया गया है आकलन कलेंडर वर्ष पर आधारित थे। समान तुलना के लिए आकलनों को वित्तीय वर्ष अवधि में सुधारा गया। आकलनों के सुधार के लिए लिया गया आधार प्रस्तुत है। कृपया नोट करें कि आदेश में सुविचारित आकलनों के मूल्यों/राशि में कोई परिवर्तन नहीं है।
	(ख). फार्म-7 में 'आकलन' कालम के अंतर्गत सुविचारित आंकड़ों का समाधान उक्त आदेश में सुविचारित आकलनों का प्रत्येक वर्ष के संदर्भ में करें।	आकलनों के सुधारे गए आंकड़ों का समाधान प्रस्तुत है।
	(ग). इसके अतिरिक्त, वास्तविकों से मिलाल के प्रयोजन से, चूंकि नवंबर 2009 से 18 फरवरी, 2011 तक की अवधि के आरजीसीटी के कोई आकलन उपलब्ध नहीं हैं, आईजीटीपीएल द्वारा इस अवधि के किन वास्तविकों पर सुविचार किया है, स्पष्ट नहीं है।	जनवरी 2010 से आगे उपलब्ध आकलन आईजीटीटी के हैं। इन्हें मिलान के लिए लिया गया है। नियोजित पूंजी पर प्रतिफल वास्तविकों के अनुसार है अतः मिलान का आधार संगत नहीं होना चाहिए।
(iii).	पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित फार्म-7 में दिए गए आय के आकलनों का वास्तविकों के साथ समान मिलान के लिए आईसीटीटी प्रचालनों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा मंजूर किये गए 3.48% की वार्षिक वृद्धि के साथ इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के प्रभाव के प्रग्रहण के लिए उपयुक्त रूप से समायोजित किया जाना चाहिए।	पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुलग्नक III, सारणी 2 क्रमांक V में संशोधित राजस्व आकलन, मंजूर की गई प्रशुल्क वृद्धि पर सुविचार करने के पश्चात् दिये गए हैं। इन्हें फार्म-7 में वास्तविकों के साथ मिलान में सुविचारित किया गया है।
(iv).	आईजीटीपीएल द्वारा अनुलग्नक-6 में प्रस्तुत समाधान विवरण दर्शाता है कि वर्ष 2008-09 से वर्ष 2014-15 तक क्रमशः 30 लाख रु., 38 लाख रु., 40 लाख रु., 27.20 लाख रु., 53.10 लाख रु. और 33.60 लाख रु. की अन्य आय को निकालना दर्शाया गया है। कृपया इस आय की किस्म और इसे निकालने के कारण बताएं।	ऊपर दी गई अन्य आय को प्रचालन राजस्व में से निकाल दिया गया है। अन्य आय की कुछेक मदों को वित्तीय और विविध आय में जोड़ दिया गया है। अन्य आय की किस्म का पूरा व्यौरा, जोड़ने/हटाने के कारणों सहित प्रस्तुत है।
(v).	(क). वास्तविक लेन देन के हवाले से होने वाले विदेशी मुद्रा विनियम के लाभ/हानि और प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया के प्रयोजन के लिए लागत वितरण में वास्तविक भुगतान का प्रग्रहण/प्रशुल्क का निर्धारण करते समय ऋण/परिसंपत्तियों/व्ययों के पुनर्विवरण के हवाले से हुए विदेशी मुद्रा विनियम के लाभ अथवा हानि को नहीं लिया जाता क्योंकि इसमें निहित वास्तविक लेन-देन अथवा वास्तविक भुगतान नहीं लिया जाता। आईजीटीपीएल ने वर्ष 2011-12, 2012-13, 2013-14 और 2014-15 के क्रमशः 4761 लाख रु., 2550 लाख रु., 3921 लाख रु. और 19001.82 लाख रु. को लागत विवरण को छोड़ दिया है। विदेशी मुद्रा विनियम के लाभ/हानि की किस्म को स्पष्ट करें और पुष्टि करें कि विदेशी मुद्रा विनियम लाभ/हानि का विलोपन प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में प्राधिकरण द्वारा अपनायी गई पद्धति के अनुरूप है।	आईजीटीपीएल के पास विदेशी मुद्रा में देय ऋण और अन्य संदेय हैं। विदेशी मुद्रा ऋणों और अन्य संदेयों के रीस्टेटमेंट पर हानियां निहित हैं। हम पुष्टि करते हैं कि उन्हें लागत विवरण में से विलुप्त कर दिया गया है। इन लागतों पर ऋणों के वास्तविक भुगतान पर दावा किया जायेगा। आईजीटीपीएल की वित्तीय स्थिति के कारण, विदेशी मुद्रा में चालू देयता अप्रदत्त हैं। इन हानियों और ऋणों पर पुनर्भुगतान पर हानियों को बाद के प्रशुल्क चक्रों में वास्तविक हानि की वसूली पर दावा किया जायेगा।
	(ख) लागत विवरण में 2008-09 से 2010-11 के लिए विदेशी मुद्रा विनियम लाभ/हानि, यदि कोई हो, का विवेचन स्पष्ट करें।	जैसा ऊपर पुष्टि की गई है। वर्ष 2008-09 से 2010-11 में विदेशी मुद्रा विनियम लाभ/हानि को लागत विवरण में नहीं लिया गया है।
(vi).	05 अगस्त, 2009 के आदेश के पैरा 20 (vi) (ड) में बताया गया है, वर्ष 2006-07 के लिए आईजीटीपीएल के लखापरीक्षक द्वारा आय कर (आईटी) प्राधिकारियों को जारी प्रमाण-पत्र के आधार पर, प्राधिकरण ने तकनीकी सेवा शुल्क (टीएसएफ) को इस शर्त पर स्वीकार किया है कि आईजीटीपीएल 2006-07 और 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के आईटी निर्धारण आदेश आगामी समीक्षा के दौरान यह दिखाने के लिए प्रस्तुत करेगा कि कथित व्यय को आईटी प्राधिकारियों	

	ने स्वीकार कर लिया है। तथापि, आईजीटीपीएल ने 2006-07 और 2008-09 के लिए आईटी प्राधिकारियों के निर्धारण आदेश में सुस्पष्ट उल्लेख किया गया था कि यदि आगामी समीक्षा में ऐसा साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया गया तो उस आदेश में अनुमत व्यय को आगामी प्रशुल्क समीक्षा के दौरान समायोजित कर लिया जायेगा। इसलिए आईजीटीपीएल को निम्नलिखित प्रत्येक दस्तावेज़ की प्रति प्रस्तुत करने की सलाह दी जाती है।																																																																
	(क) 2006-07 से 2008-09 और 2009-10 से 2015-16 की अवधि के आय कर निर्धारण आदेश।	<p>वर्ष 2006-07 से 2013-14 के निर्धारण आदेश विधिवत् संलग्न हैं। वित्तीय वर्ष 2005-06 से वित्तीय वर्ष 2011-12 के लिए तकनीकी सेवा शुल्क को संबंधित वर्षों में स्रोत पर कर की कटौती नहीं करने के तकनीकी आधार पर अस्वीकार कर दिया गया था। यह ध्यान दिया जाये कि इन्हें व्यय की किस्म के कारण अस्वीकार नहीं किया था।</p> <p>कथित टीडीएस प्रेषण मई 2013 में किया था और आईजीटीपीएल ने दत्तोपरांत वित्तीय वर्ष 2005-06 से वित्तीय वर्ष 2011-12 से पहले के अस्वीकृत व्यय को वित्तीय वर्ष 2013-14 की आय कर विवरणी में दावा किया। वित्तीय वर्ष 2013-14 का निर्धारण अभी पूरा नहीं हुआ है, तथापि, टीडीएस के भुगतान की मान्यता पर वित्तीय वर्ष 2012-13 के निर्धारण वर्ष में अस्वीकार नहीं किया है। निर्धारण आदेश संलग्न है। इसलिए तकनीकी सेवा शुल्क प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अनुज्ञेय व्यय है।</p>																																																															
	(ख) 2008-09 से 2015-16 के लिए प्रबंधन शुल्क प्रेषण प्रमाणन दस्तावेज़।	<p>निरंतर हो रही हानि और परिणामी नाकारात्मक नकद प्रवाह के कारण प्रबंधन शुल्क का संदर्भित अवधि का भुगतान नहीं किया गया है। इन्हें लेखापरीक्षित लेखाओं में चालू देयताओं के रूप में दर्शाया गया है। जैसा ही इन्हें प्रेषित किया जायेगा, संबद्ध विदेशी मुद्रा हानियों को अगले प्रशुल्क चक्र में फार्म 3क की टिप्पणी 8 के अनुसार कटौती के रूप में दावा किया जायेगा।</p>																																																															
(vii).	दिशानिर्देश बीओटी प्रचालकों को यह छूट देते हैं कि वे वाणिज्यिक लिहाज से, यदि वे चाहें तो, दरो को घटा सकते हैं। ऐसी घटौती यदि आईजीटीपीएल द्वारा मंजूर की जाती है तो उसे निर्धारित कर सकता है और 2008-09 से 2015-16 के प्रत्येक वर्ष में हमारी सूचना के लिए सूचीबद्ध किये जा सकते हैं।	<p>वर्ष 2008-09 से 2015-16 की अवधि के दौरान कारवार/वाणिज्यिक छूटों का व्यौरा इस प्रकार है:</p> <p>(रु. लाख में)</p> <table><tr><th>वर्गीकरण</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>प्रहसन प्रभारों पर वाणिज्यिक छूट</td><td>4.65</td><td>3.08</td><td>1.34</td><td>53.69</td><td>10.29</td><td>59.02</td><td>3.72</td><td>1.04</td></tr><tr><td>रीफर/प्रहसन प्रभारों पर वाणिज्यिक छूट</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>0.06</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>भंडारण प्रहसन प्रभारों पर वाणिज्यिक छूट</td><td>-</td><td>-</td><td>5.43</td><td>0.33</td><td>4.83</td><td>1.06</td><td>0.53</td><td>4.21</td></tr><tr><td>शिपिंग/आकस्मिकता छूट</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>0.03</td><td>48.50</td><td>196.39</td></tr><tr><td>बीओटी प्रभारों/प्रभारों के लिए दी गई छूट</td><td>0.37</td><td>3.54</td><td>0.53</td><td>42.93</td><td>1.88</td><td>3.28</td><td>35.71</td><td>2.00</td></tr><tr><td>योग</td><td>5.02</td><td>6.62</td><td>7.30</td><td>96.94</td><td>17.01</td><td>63.45</td><td>88.46</td><td>203.65</td></tr></table>	वर्गीकरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	प्रहसन प्रभारों पर वाणिज्यिक छूट	4.65	3.08	1.34	53.69	10.29	59.02	3.72	1.04	रीफर/प्रहसन प्रभारों पर वाणिज्यिक छूट	-	-	-	-	-	0.06	-	-	भंडारण प्रहसन प्रभारों पर वाणिज्यिक छूट	-	-	5.43	0.33	4.83	1.06	0.53	4.21	शिपिंग/आकस्मिकता छूट	-	-	-	-	-	0.03	48.50	196.39	बीओटी प्रभारों/प्रभारों के लिए दी गई छूट	0.37	3.54	0.53	42.93	1.88	3.28	35.71	2.00	योग	5.02	6.62	7.30	96.94	17.01	63.45	88.46	203.65
वर्गीकरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																																									
प्रहसन प्रभारों पर वाणिज्यिक छूट	4.65	3.08	1.34	53.69	10.29	59.02	3.72	1.04																																																									
रीफर/प्रहसन प्रभारों पर वाणिज्यिक छूट	-	-	-	-	-	0.06	-	-																																																									
भंडारण प्रहसन प्रभारों पर वाणिज्यिक छूट	-	-	5.43	0.33	4.83	1.06	0.53	4.21																																																									
शिपिंग/आकस्मिकता छूट	-	-	-	-	-	0.03	48.50	196.39																																																									
बीओटी प्रभारों/प्रभारों के लिए दी गई छूट	0.37	3.54	0.53	42.93	1.88	3.28	35.71	2.00																																																									
योग	5.02	6.62	7.30	96.94	17.01	63.45	88.46	203.65																																																									
(viii).	कृपया लागत विवरण में सुविचारित वित्त और प्रबंधन व्यय (एफएमई) का लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में वित्तीय लागत से वर्ष 2008-09 से 2015-16 तक के लिए प्रत्येक वर्ष का समाधान करें।	आईजीटीपीएल ने समाधान विवरण प्रस्तुत कर दिया है।																																																															
(2).	प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव दायर करने के लिए प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रपत्रों में बीओटी प्रचालक से विद्यमान प्रशुल्क और प्रस्तावित प्रशुल्क पर तीन वर्षों के आकलन प्रस्तुत करने की अपेक्षा की गई है। आईजीटीपीएल द्वारा दायर लागत विवरण में विद्यमान प्रशुल्क के आकलन नहीं हैं। आईजीटीपीएल को उक्त टिप्पणी के संदर्भ में संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत करना है।	विद्यमान प्रशुल्क पर तीन वर्षों का आकलन फार्म 3क में अंतर्विष्ट है।																																																															
(3).	क्षमता परिकलन:																																																																
	आईजीटीपीएल ने 2446 के भू-स्लॉट पर विचार करते हुए यार्ड क्षमता का निर्धारण 3,43,381 टीईयू किया है। इस संबंध में निम्नलिखित बिंदुओं का स्पष्टीकरण/प्रस्तुत किया जाए।																																																																
(क)	लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार आईसीटीटी का कुल पृष्ठ क्षेत्र बतायें और आईसीटीटी परियोजना के प्रयोग के लिए उपलब्ध भूमि का वास्तविक क्षेत्र और आईसीटीटी स्थित उपलब्ध भूमि में से भंडारण क्षमता और अनुषंगी सुविधा के संदर्भ में वितरण भी बताएं।	<p>सीओपीटीद्वारा आईसीटीटी के चरण 1क में आवंटित कुल क्षेत्र 61.90 हैक्टेयर है। भूमि का वर्तमान विवरण इस प्रकार है:-</p> <table><tr><th>भूमि का उपयोग</th><th>हैक्टेयर में</th></tr><tr><td>वर्थ</td><td>4.9</td></tr><tr><td>यार्ड</td><td>11.8</td></tr><tr><td>भवन/पार्किंग/अन्य</td><td>30.2</td></tr><tr><td>अविकसित क्षेत्र</td><td>15.0</td></tr><tr><td>योग</td><td>61.9</td></tr></table>	भूमि का उपयोग	हैक्टेयर में	वर्थ	4.9	यार्ड	11.8	भवन/पार्किंग/अन्य	30.2	अविकसित क्षेत्र	15.0	योग	61.9																																																			
भूमि का उपयोग	हैक्टेयर में																																																																
वर्थ	4.9																																																																
यार्ड	11.8																																																																
भवन/पार्किंग/अन्य	30.2																																																																
अविकसित क्षेत्र	15.0																																																																
योग	61.9																																																																



(ख). आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित विद्यमान 2446 के भू-स्लॉटों की वर्किंग का ब्यौरा, जिसमें कार्गो स्टैकिंग (हैक्टेयर में) और भू-स्लॉट/हैक्टेयर का क्षेत्र बताते हुए दें।	कुल भू-स्लॉट कुल यार्ड क्षेत्र  कुल भू-स्लॉट  यार्डक्षेत्र में संबद्ध सड़कें और उपस्कर लेन शामिल हैं।	2446 11.8 207 प्रति हैक्टेयर																																																																																																																																							
(ग). पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में, 286 भू-स्लॉट/हैक्टेयर, जेएनपीटी स्थित अपफ्रंट प्रशुल्क नियतन में यथा सुविचारित, पर विचार किया गया था। चूंकि आईजीटीपीएल पर प्रचालन भी कंटेनर प्रहस्तन के लिए है, कृपया पुष्टि करें कि सुविचारित भू-स्लॉट 286 प्रति हैक्टेयर है जैसा कि पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित किया गया था।	वर्तमान में,आईजीटीपीएल के पास प्रति हैक्टेयर 207 ग्राउंड स्लॉट है। यह नोट किया जाये कि प्रति हैक्टेयर भू-स्लॉट यार्ड के लेआउट टर्मिनल डिजाइन के आधार पर अपेक्षित सड़कों और लगाये गए उपस्करों और अन्य प्रचालन कारकों के आधार पर कमती बढ़ती हो सकती है। े																																																																																																																																								
(घ).आईजीटीपीएल ने 2016-17 और 2017-18 में प्रत्येक वर्ष में 444 अतिरिक्त भू-स्लॉटों और वर्ष 2018-19 में 222 स्लॉटों का प्रस्ताव रखा है। कृपया अतिरिक्त भूमि का, यदि है, ब्यौरा दें जिसे सीओपीटी से पट्टे पर लेने का प्रस्ताव है। ग्राउंड स्लॉट में प्रस्तावित वृद्धि को ध्यान में रखते हुए 2016-17 से 2018-19 तक प्रत्येक वर्ष इष्टतम यार्ड क्षमता का ब्यौरा भी दें।	जैसा बिंदु संख्या 3 (क) के उत्तर में उल्लेख किया गया है। 15 हैक्टेयर भूमि अविकसित पड़ी है और प्रचालनात्मक प्रयोग के लिए उपलब्ध है। भू-स्लॉटों के विकास के लिए कुल 2.14 है. 2.14 है. और 1.07 हैक्टेयर भूमि क्रमशः 2016-17, 2017-18 ओर 2018-19 में अपेक्षित है। इसलिए, इस प्रयोजन के लिए कोचीन पत्तन से और भूमि की जरूरत नहीं है। यार्ड क्षमता का ब्यौरा नीचे बिंदु संख्या (च) में दिया गया है।																																																																																																																																								
(ङ).अनुलग्नक 4 में दी गई सारणी में प्रस्तुत यार्ड क्षमता परिकलन में कोई गणितीय गलती होती है। इसे ठीक किया जाये।	पायी गई गलती 'पूर्णांकन' में अंतर के कारण है। संशोधन परिकलन संलग्न है।																																																																																																																																								
(च).फार्म 2 (क) में (क्रमांक 10) आईजीटीपीएल ने 31 दिसंबर 2015 को 3,43,381 की यार्ड क्षमता पर सुविचार किया है। बाद के वर्षों के लिए,आईजीटीपीएल ने 31 मार्च, 2016 को 4,46,141 टीईयू, 31 मार्च, 2017 को 5,37,988 टीईयू, 31 मार्च, 2018 को 6,31,731 टीईयू और 31 मार्च,2019 को 6,71,019 टीईयू पर सुविचार किया है। यार्ड क्षमता के इन आंकड़ों के समर्थन में विस्तार से प्रक्रिया प्रस्तुत करें।	यार्ड क्षमता परिकलन की सिन्तार से प्रक्रिया का सारंश नीचे प्रस्तुत है: <b>31 मार्च,2016 को :</b> कुल भू-स्लॉट <b>2446</b> <table><tr><th></th><th>ओडी कंटेनर</th><th>शेष कारक</th><th>टीजीएस</th><th>टीपी कंटेनर</th></tr><tr><td>कुल टीडीएस</td><td>2,271</td><td></td><td></td><td>175</td></tr><tr><td>आयात ठहराव समय</td><td>5.0</td><td>0.42</td><td>946</td><td>7.0</td></tr><tr><td>निर्यात ठहराव समय</td><td>7.0</td><td>0.58</td><td>1,325</td><td>7.0</td></tr><tr><td>योग</td><td>12.0</td><td></td><td></td><td>7.0</td></tr><tr><td>क्षमता चालक</td><td>ओडी आयात</td><td>ओडी निर्यात</td><td>टीपी</td><td>योग</td></tr><tr><td>टीजीएस (क)</td><td>946</td><td>1,325</td><td>175</td><td></td></tr><tr><td>औसत ठहराव समय</td><td>5.0</td><td>5.00</td><td>7.00</td><td></td></tr><tr><td>औसत स्टैक उंचाई (ग)</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td></td></tr><tr><td>प्रवाह कारक (घ)</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td></td></tr><tr><td>दिनों मे अवधि (ङ)</td><td>365</td><td>365</td><td>365</td><td></td></tr><tr><td>अवधि में टीईयू</td><td>167,458</td><td>234,441</td><td>22,121</td><td>424,019</td></tr><tr><td>अधिकतम यार्ड क्षमता</td><td>ओडी</td><td></td><td></td><td>401,898</td></tr><tr><td></td><td>टीपी</td><td></td><td></td><td>44,242</td></tr><tr><td>योग</td><td></td><td></td><td></td><td>446,141</td></tr></table> <b>31 मार्च, 2017 को</b> कुल भू-स्लॉट <b>2890</b> <table><tr><th></th><th>ओडी कंटेनर</th><th>शेष कारक</th><th>टीजीएस</th><th>टीपी कंटेनर</th></tr><tr><td>कुल टीडीएस</td><td>2,540</td><td></td><td></td><td>350</td></tr><tr><td>आयात ठहराव समय</td><td>3.0</td><td>0.50</td><td>1,270</td><td>7.0</td></tr><tr><td>निर्यात ठहराव समय</td><td>3.0</td><td>0.50</td><td>1,270</td><td>7.0</td></tr><tr><td>योग</td><td>6.0</td><td></td><td></td><td>7.0</td></tr><tr><td>क्षमता चालक</td><td>ओडी आयात</td><td>ओडी निर्यात</td><td>टीपी</td><td>योग</td></tr><tr><td>टीजीएस (क)</td><td>1,270</td><td>1,270</td><td>350</td><td></td></tr><tr><td>औसत ठहराव समय</td><td>5.0</td><td>5.00</td><td>7.00</td><td></td></tr><tr><td>औसत स्टैक उंचाई</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td></td></tr><tr><td>प्रवाह कारक (घ)</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td></td></tr><tr><td>दिनों मे अवधि (ङ)</td><td>365</td><td>365</td><td>365</td><td></td></tr><tr><td>अवधि में टीईयू</td><td>224,752</td><td>224,752</td><td>44,242</td><td>493,745</td></tr></table>		ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	टीपी कंटेनर	कुल टीडीएस	2,271			175	आयात ठहराव समय	5.0	0.42	946	7.0	निर्यात ठहराव समय	7.0	0.58	1,325	7.0	योग	12.0			7.0	क्षमता चालक	ओडी आयात	ओडी निर्यात	टीपी	योग	टीजीएस (क)	946	1,325	175		औसत ठहराव समय	5.0	5.00	7.00		औसत स्टैक उंचाई (ग)	3.2	3.2	3.2		प्रवाह कारक (घ)	1.32	1.32	1.32		दिनों मे अवधि (ङ)	365	365	365		अवधि में टीईयू	167,458	234,441	22,121	424,019	अधिकतम यार्ड क्षमता	ओडी			401,898		टीपी			44,242	योग				446,141		ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	टीपी कंटेनर	कुल टीडीएस	2,540			350	आयात ठहराव समय	3.0	0.50	1,270	7.0	निर्यात ठहराव समय	3.0	0.50	1,270	7.0	योग	6.0			7.0	क्षमता चालक	ओडी आयात	ओडी निर्यात	टीपी	योग	टीजीएस (क)	1,270	1,270	350		औसत ठहराव समय	5.0	5.00	7.00		औसत स्टैक उंचाई	3.2	3.2	3.2		प्रवाह कारक (घ)	1.32	1.32	1.32		दिनों मे अवधि (ङ)	365	365	365		अवधि में टीईयू	224,752	224,752	44,242	493,745	
	ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	टीपी कंटेनर																																																																																																																																					
कुल टीडीएस	2,271			175																																																																																																																																					
आयात ठहराव समय	5.0	0.42	946	7.0																																																																																																																																					
निर्यात ठहराव समय	7.0	0.58	1,325	7.0																																																																																																																																					
योग	12.0			7.0																																																																																																																																					
क्षमता चालक	ओडी आयात	ओडी निर्यात	टीपी	योग																																																																																																																																					
टीजीएस (क)	946	1,325	175																																																																																																																																						
औसत ठहराव समय	5.0	5.00	7.00																																																																																																																																						
औसत स्टैक उंचाई (ग)	3.2	3.2	3.2																																																																																																																																						
प्रवाह कारक (घ)	1.32	1.32	1.32																																																																																																																																						
दिनों मे अवधि (ङ)	365	365	365																																																																																																																																						
अवधि में टीईयू	167,458	234,441	22,121	424,019																																																																																																																																					
अधिकतम यार्ड क्षमता	ओडी			401,898																																																																																																																																					
	टीपी			44,242																																																																																																																																					
योग				446,141																																																																																																																																					
	ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	टीपी कंटेनर																																																																																																																																					
कुल टीडीएस	2,540			350																																																																																																																																					
आयात ठहराव समय	3.0	0.50	1,270	7.0																																																																																																																																					
निर्यात ठहराव समय	3.0	0.50	1,270	7.0																																																																																																																																					
योग	6.0			7.0																																																																																																																																					
क्षमता चालक	ओडी आयात	ओडी निर्यात	टीपी	योग																																																																																																																																					
टीजीएस (क)	1,270	1,270	350																																																																																																																																						
औसत ठहराव समय	5.0	5.00	7.00																																																																																																																																						
औसत स्टैक उंचाई	3.2	3.2	3.2																																																																																																																																						
प्रवाह कारक (घ)	1.32	1.32	1.32																																																																																																																																						
दिनों मे अवधि (ङ)	365	365	365																																																																																																																																						
अवधि में टीईयू	224,752	224,752	44,242	493,745																																																																																																																																					

		<div>परिकलित स्थापित प्रमात्रा</div> <div>अधिकतम यार्ड क्षमता ओ 449,503 440,300</div> <div>डी 88,485 31,000</div> <div>टीपी 537,988 471,300</div> <div>योग</div>																																																																																																																								
		<div>31 मार्च, 2018 को</div> <div>कुल भू-प्लॉट3334</div> <table><tr><td></td><td>ओडी कंटेनर</td><td>शेष कारक</td><td>टीजीएस</td><td>टीपी कंटेनर</td></tr><tr><td>कुल टीबीएस</td><td>2,784</td><td></td><td></td><td>550</td></tr><tr><td>आयात ठहराव समय</td><td>3.0</td><td>0.50</td><td>1,392</td><td>7.0</td></tr><tr><td>निर्यात ठहराव समय</td><td>3.0</td><td>0.50</td><td>1,392</td><td>7.0</td></tr><tr><td>योग</td><td>6.0</td><td></td><td></td><td>7.0</td></tr><tr><td>क्षमता बालक</td><td>ओडी आयात</td><td>ओडी निर्यात</td><td>टीपी</td><td>योग</td></tr><tr><td>टीजीएस (क)</td><td>1,392</td><td>1,392</td><td>550</td><td></td></tr><tr><td>औसत ठहराव समय</td><td>5.0</td><td>5.00</td><td>7.00</td><td></td></tr><tr><td>औसत स्टैक उंचाई</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td></td></tr><tr><td>प्रवाह कारक (घ )</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td></td></tr><tr><td>दिनों में अवधि (ङ)</td><td>365</td><td>365</td><td>365</td><td></td></tr><tr><td>अवधि में टीईयू</td><td>246,342</td><td>246,342</td><td>69,524</td><td>562,207</td></tr></table> <div>परिकलित स्थापित प्रमात्रा</div> <div>अधिकतम यार्ड क्षमता ओडी 492,684 480,400</div> <div>टीपी 139,048 74,000</div> <div>631731 554400</div> <div>31 मार्च,2019 को</div> <div>कुल भू-प्लॉट3556</div> <table><tr><td></td><td>ओडी कंटेनर</td><td>शेष कारक</td><td>टीजीएस</td><td>टीपी कंटेनर</td></tr><tr><td>कुल टीबीएस</td><td>3,006</td><td></td><td></td><td>550</td></tr><tr><td>आयात ठहराव समय</td><td>3.0</td><td>0.50</td><td>1,503</td><td>7.0</td></tr><tr><td>निर्यात ठहराव समय</td><td>3.0</td><td>0.50</td><td>1,503</td><td>7.0</td></tr><tr><td>योग</td><td>6.0</td><td></td><td></td><td>7.0</td></tr><tr><td>क्षमता बालक</td><td>ओडी आयात</td><td>ओडी निर्यात</td><td>टीपी</td><td>योग</td></tr><tr><td>टीजीएस (क)</td><td>1,503</td><td>1,503</td><td>550</td><td></td></tr><tr><td>औसत ठहराव समय</td><td>5.0</td><td>5.00</td><td>7.00</td><td></td></tr><tr><td>औसत स्टैक उंचाई</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td></td></tr><tr><td>प्रवाह कारक (घ )</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td></td></tr><tr><td>दिनों में अवधि (ङ)</td><td>365</td><td>365</td><td>365</td><td></td></tr><tr><td>अवधि में टीईयू</td><td>265,985</td><td>265,985</td><td>69,524</td><td>601,495</td></tr></table> <div>परिकलित स्थापित प्रमात्रा</div> <div>अधिकतम याड क्षमता ओडी 531,971 20 600</div> <div>टीपी 139,048 102,000</div> <div>671,0 9 622,600</div>		ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	टीपी कंटेनर	कुल टीबीएस	2,784			550	आयात ठहराव समय	3.0	0.50	1,392	7.0	निर्यात ठहराव समय	3.0	0.50	1,392	7.0	योग	6.0			7.0	क्षमता बालक	ओडी आयात	ओडी निर्यात	टीपी	योग	टीजीएस (क)	1,392	1,392	550		औसत ठहराव समय	5.0	5.00	7.00		औसत स्टैक उंचाई	3.2	3.2	3.2		प्रवाह कारक (घ )	1.32	1.32	1.32		दिनों में अवधि (ङ)	365	365	365		अवधि में टीईयू	246,342	246,342	69,524	562,207		ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	टीपी कंटेनर	कुल टीबीएस	3,006			550	आयात ठहराव समय	3.0	0.50	1,503	7.0	निर्यात ठहराव समय	3.0	0.50	1,503	7.0	योग	6.0			7.0	क्षमता बालक	ओडी आयात	ओडी निर्यात	टीपी	योग	टीजीएस (क)	1,503	1,503	550		औसत ठहराव समय	5.0	5.00	7.00		औसत स्टैक उंचाई	3.2	3.2	3.2		प्रवाह कारक (घ )	1.32	1.32	1.32		दिनों में अवधि (ङ)	365	365	365		अवधि में टीईयू	265,985	265,985	69,524	601,495
	ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	टीपी कंटेनर																																																																																																																						
कुल टीबीएस	2,784			550																																																																																																																						
आयात ठहराव समय	3.0	0.50	1,392	7.0																																																																																																																						
निर्यात ठहराव समय	3.0	0.50	1,392	7.0																																																																																																																						
योग	6.0			7.0																																																																																																																						
क्षमता बालक	ओडी आयात	ओडी निर्यात	टीपी	योग																																																																																																																						
टीजीएस (क)	1,392	1,392	550																																																																																																																							
औसत ठहराव समय	5.0	5.00	7.00																																																																																																																							
औसत स्टैक उंचाई	3.2	3.2	3.2																																																																																																																							
प्रवाह कारक (घ )	1.32	1.32	1.32																																																																																																																							
दिनों में अवधि (ङ)	365	365	365																																																																																																																							
अवधि में टीईयू	246,342	246,342	69,524	562,207																																																																																																																						
	ओडी कंटेनर	शेष कारक	टीजीएस	टीपी कंटेनर																																																																																																																						
कुल टीबीएस	3,006			550																																																																																																																						
आयात ठहराव समय	3.0	0.50	1,503	7.0																																																																																																																						
निर्यात ठहराव समय	3.0	0.50	1,503	7.0																																																																																																																						
योग	6.0			7.0																																																																																																																						
क्षमता बालक	ओडी आयात	ओडी निर्यात	टीपी	योग																																																																																																																						
टीजीएस (क)	1,503	1,503	550																																																																																																																							
औसत ठहराव समय	5.0	5.00	7.00																																																																																																																							
औसत स्टैक उंचाई	3.2	3.2	3.2																																																																																																																							
प्रवाह कारक (घ )	1.32	1.32	1.32																																																																																																																							
दिनों में अवधि (ङ)	365	365	365																																																																																																																							
अवधि में टीईयू	265,985	265,985	69,524	601,495																																																																																																																						
(4).	यातायात आकलन																																																																																																																									

(i).	वर्ष 2015-16 के लिए यातायात आकलनों को वास्तविक यातायात से अद्यतन करें। परिणामस्वरूप, 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए कंटेनर यातायात की समीक्षा 2015-16 के वास्तविक यातायात के आधार पर की जायेगी।	2015-16 के यातायात आकलनों को टीईयूएस के वास्तविक यातायात के साथ अद्यतन किया गया है। बाद के वर्षों के लिए यातायात में परिवर्तन की संकल्पना नहीं की गई है।																														
(ii).	आईजीटीपीएल ने 2016-17 से 2018-19 की अवधि में अतिरिक्त कंटेनर भंडारण यार्ड के लिए कुल 6,399.54 लाख रुपये के निवेश का प्रस्ताव किया है। आईजीटीपीएल कंटेनर भंडारण यार्ड क्षमता में वृद्धि के विकास को ध्यान में रखकर प्रहस्तित किये जाने वाले अतिरिक्त यातायात की पुष्टि करे कि इसे 2016-17 से 2018-19 के यातायात आकलन में ले लिया गया है।	अतिरिक्त यार्ड क्षमता में निवेश 2016-17 से 2018-19 के लिए उच्च आकलन के आधार पर प्रस्तावित किया गया है।																														
(5).	आय का आकलन																															
(i).	आय के आकलनों की समीक्षा की जाये और यातायात आकलन की समीक्षा की हमारी टिप्पणी को ध्यान में रख कर आशोधन करें।	आय के आकलनों को प्राधिकरण के तटीय प्रशुल्क और वर्तमान विनिमय दर को ध्यान रखकर आशोधन कर दिया है। संशोधित आवेदन एतद्वारा प्रस्तुत किया जा रहा है।																														
(ii).	निर्धारित प्रपत्र के फार्म-2 में टिप्पणी-3 विद्यमान दरमानों और प्रस्तावित दरमानों को यातायात के संदर्भ में आय अनुमानों का विस्तृत परिकलन अपेक्षा करता है। आईजीटीपीएल के प्रस्ताव के साथ विस्तृत आय परिकलन संलग्न नहीं हैं। आईजीटीपीएल फार्म-2 की टिप्पणी-3 के अनुसार आय के विस्तृत आकलन प्रस्तुत करें। कृपया समुचित लिंकेज के साथ एक्सेल में वर्किंग की साफ्ट प्रति भी भेजें।	विस्तृत आय परिकलन प्रस्तुत है। तत्पश्चात, आईजीटीपीएल ने अपने 3 अगस्त, 2016 के ई-मेल के द्वारा आय अनुमानों का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया है।																														
(iii).	आईजीटीपीएल ने 1 अमरीकी डालर = 65/-रु. की विदेशी मुद्रा दर पर सुविचार करके आय का आकलन किया है। कृपया प्रचलित विनिमय दर पर सुविचार करते हुए आकलनों का आशोधन करें।	1 अमरीकी डालर = 67/-रु. की विनिमय दर पर सुविचार करते हुए आकलनों में संशोधन कर दिया गया है।																														
(iv).	भंडारण प्रभारों से राजस्व वर्ष 2013-14 और 2014-15 में 2521 लाख रु. और 3221 लाख रुपये सूचित किया गया है। जबकि, वर्ष 2015-16 में वास्तविक (9 महीने) और अनुमान (3 महीने) के लिए भंडारण राजस्व 1924 लाख रु. के घटे हुए स्तर पर आकलित किया गया है और वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए क्रमशः 1762 लाख रु. 1912 लाख रु. और 2045 लाख रु. आकलित किया गया है। आईजीटीपीएल को पूर्व में सूचित किया गया वास्तविक भंडार राजस्व की तुलना में 2015-16 से 2018-19 के वर्षों के लिए भंडारण प्रभारों को घटी दर पर राजस्व आकलन के कारण स्पष्ट करने होंगे। यद्यपि इस अवधि में यातायात का प्रक्षेपण बढ़ा हुआ आकलित किया गया है और निवेश से यार्ड क्षमता भी बढ़ेगी।	<p>भंडार प्रभारों से सूचित किये गये राजस्व में बिजली की आपूर्ति, रीफर निगरानी, और रीफर कंटेनरों को हटाने/लगाने का राजस्व शामिल है। संशोधित प्रस्ताव में इन्हें अलग से सूचित किया गया है। आईसीटीटी पर पूर्वावधि भंडारण प्रभार इस प्रकार हैं।</p> <p style="text-align: right;">(रु. लाख में)</p> <table><tr><td></td><td>2011-12</td><td>2012-13</td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td></tr><tr><td>भंडारण राजस्व</td><td>2768</td><td>2744</td><td>1829</td><td>1680</td><td>1807</td></tr><tr><td>रीफर कंटेनरों के राजस्व</td><td>599</td><td>555</td><td>692</td><td>641</td><td>542</td></tr></table> <p>आकलित भंडारण प्रभार इस प्रकार हैं:-</p> <p style="text-align: right;">(रु. लाख में)</p> <table><tr><td></td><td>2016-17</td><td>2017-18</td><td>2018-19</td></tr><tr><td>भंडारण राजस्व</td><td>1341</td><td>1467</td><td>1589</td></tr><tr><td>रीफर कंटेनरों के राजस्व</td><td>550</td><td>577</td><td>602</td></tr></table> <p>2015-16में कंटेनर का असाधारण लंबा ठहराव रहा और तटीय भंडारण में संशोधन से भंडारण राजस्व बढ़ गया था। यातायात वृद्धि में पोतांतरण कंटेनरों में हुई वृद्धि शामिल है जिनके लए 30 दिन निःशुल्क समय अनुज्ञेय होता है। इसके अतिरिक्त, बाह्य सीएफएस के विकास के साथ आईसीटीटी में ठहराव समय घट रहा है। प्रमात्रा में प्रक्षेपित वृद्धि के बावजूद भंडारण राजस्व के आकलन में धीरे-धीरे घटौती हो रही है। इसके अतिरिक्त प्रत्याशित अतिरिक्त प्रमात्रा के प्रहस्तन के लिए अतिरिक्त यार्ड में निवेश अपेक्षित है। यह भी नोट किया जाये कि रीफर कंटेनरों की प्रमात्रा में वृद्धि समग्र प्रमात्रा में वृद्धि से प्रत्यक्ष रूप से आनुपातिक नहीं होगी।</p>		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	भंडारण राजस्व	2768	2744	1829	1680	1807	रीफर कंटेनरों के राजस्व	599	555	692	641	542		2016-17	2017-18	2018-19	भंडारण राजस्व	1341	1467	1589	रीफर कंटेनरों के राजस्व	550	577	602
	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																											
भंडारण राजस्व	2768	2744	1829	1680	1807																											
रीफर कंटेनरों के राजस्व	599	555	692	641	542																											
	2016-17	2017-18	2018-19																													
भंडारण राजस्व	1341	1467	1589																													
रीफर कंटेनरों के राजस्व	550	577	602																													

(v).	फार्म 2 (ख) में क्रमांक संख्या (घ)(viii) में आकलित 'अन्य' शीर्ष के अंतर्गत वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक क्रमशः 824 लाख रु., 949 लाख रु., 1053 लाख रु. का विस्तृत गणना के साथ ब्रेक-अप दें।	"अन्य" के अंतर्गत आय का ब्रेक-अप, संशोधित प्रस्ताव के अनुसार प्रस्तुत है। ब्रेक-अप इस प्रकार है:  (रु. लाख में)																												
		<table><tr><th>विवरण</th><th>2016-17</th><th>2017-8</th><th>2 18-19</th></tr><tr><td>फेरा पूर्व निरीक्षण राजस्व</td><td>3</td><td>27</td><td>30</td></tr><tr><td>शट-आऊट राजस्व</td><td>26</td><td>30</td><td>34</td></tr><tr><td>पीओडी/पोतपरिवर्तन/है सियत में परिवर्तन</td><td>181</td><td>208</td><td>231</td></tr><tr><td>शहर को वापस</td><td>1</td><td>2</td><td>2</td></tr><tr><td>पोत में ही सीमाशुल्क परीक्षण</td><td>219</td><td>250</td><td>277</td></tr></table>					विवरण	2016-17	2017-8	2 18-19	फेरा पूर्व निरीक्षण राजस्व	3	27	30	शट-आऊट राजस्व	26	30	34	पीओडी/पोतपरिवर्तन/है सियत में परिवर्तन	181	208	231	शहर को वापस	1	2	2	पोत में ही सीमाशुल्क परीक्षण	219	250	277
विवरण	2016-17	2017-8	2 18-19																											
फेरा पूर्व निरीक्षण राजस्व	3	27	30																											
शट-आऊट राजस्व	26	30	34																											
पीओडी/पोतपरिवर्तन/है सियत में परिवर्तन	181	208	231																											
शहर को वापस	1	2	2																											
पोत में ही सीमाशुल्क परीक्षण	219	250	277																											
(6).	प्रचालन लागत																													
(i).	आईजीटीपीएल ने अनुलग्नक-II में बिंदु संख्या 9 में बताया है कि उन्होंने जैसा कि प्राधिकरण के 8 जुलाई, 2015 के पत्र संख्या टीएमपी/27/2005-विविध के द्वारा यथासंस्चित लागत को 3.82% बढ़ा दिया है। सिवाय श्रम लागत के जिसे 11% प्रति वर्ष की दर से बढ़ाया गया है। इस संबंध में आईजीटीपीएल कृपया यह नोट करें कि 3.82% की वार्षिक वृद्धि हमारे 8 जुलाई, 2015 के पत्र द्वारा संस्चित, कि यह वर्ष 2015-16 में निर्णित किये जाने वाले प्रशुल्क मामलों पर लागू होगी। 1 जनवरी 2015 को और 1 जनवरी, 2016 को औसत थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) 2.74% नकारात्मक है। उक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, आईजीटीपीएल द्वारा आकलनों में सुविचारित वार्षिक वृद्धि का औचित्य बतायें।	आईजीटीपीएल प्रशुल्क आवेदन दिसंबर, 2015 में दायर किया गया था और इस पर 2015-16 में निर्णय लिया जाना था। इसलिए 3.82% की वृद्धि का कारक लागू है। श्रम लागत के मामले में, पिछली प्रवृत्तियों और भावी आकलनों को देखते हुए 11% की वृद्धि पर सुविचार किया गया है।																												
(ii).	प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम: वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान औसत प्रचालन और श्रम लागत के क्रमशः 6.17%, 5.88% और 7.21% की वृद्धि होने का अनुमान है। वर्ष 2016-17 के लिए नकारात्मक डब्ल्यूपीआई के आलोक में आईजीटीपीएल द्वारा, ऊपर बिंदु 6 (i) को ध्यान में रखते हुए, लागत में वृद्धि के अनुमान का औचित्य बतायें।	लागतों में वृद्धि प्राथमिक तौर पर 2015-16 में 89 कर्मचारियों से बढ़कर 2016-17 में 99 कर्मचारी और 2017-18 में 109 और 2018-19 में 119 हो जाने के फलस्वरूप है। वर्तमान में, उपस्करों के पूरे सैट का प्रयोग सभी तीनों पालियों में नहीं हो पा रहा है। भावी वर्षों में उच्च प्रमात्रा को सेवा प्रदान करने के लिए मानवशक्ति में वृद्धि का प्रत्याशा है।																												
(iii).	अनुरक्षण श्रम: ऊपर बिंदु 6 (i) में की गई टिप्पणी के संदर्भ में औसत अनुरक्षण श्रम में वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 वर्षों में क्रमशः 10.18%, 11%, और 11%, प्रतिवर्ष वृद्धि का औसत बताएं।	वर्तमान स्टाॅफ को रखे जाने के उद्देश्य से वेतन में 11% वृद्धि का उपबंध किया गया है। इस वृद्धि के साथ भी 19 कर्मचारियों के लिए वार्षिक लागत वृद्धि 5 लाख रु. प्रति वर्ष बनती है।																												
(iv).	उपस्कर चालन लागत:																													
(क).	विद्युत लागत:																													
	(i). वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए विद्युत के 15.67 यूनिट प्रति टीईयू आकलित उपयोग को उचित सिद्ध करें जो 2008 के दिशानिर्देशों प्रति टीईयू 8 यूनिट के उपभोग प्रतिमान की तुलना में काफी अधिक है (यद्यपि ये दिशानिर्देश आईजीटीपीएल पर लागू नहीं हैं)। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि अन्य महापत्तन न्यासों में प्रचालन कर रहे अन्य कंटेनर टर्मिनलों में विद्युत का उपयोग 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित उपयोग प्रतिमानों के भीतर है।	2015-16 के वास्तविक के आधार पर वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए विद्युत लागत और उपभोग का आकलन किया गया है और संशोधित आकलन इस प्रकार है:  (रु. लाख में)																												
		<table><tr><th>विवरण</th><th>अप्रैल से दिसंबर 2015</th><th>जनवरी से मार्च 2016</th><th>2016 17</th><th>2017- 18</th><th>2018- 19</th></tr><tr><td>विद्युत लागत</td><td>415</td><td>146</td><td>629</td><td>742</td><td>829</td></tr><tr><td>प्रति टीईयू उपभोग की गई विद्युत यूनिट</td><td>13.88</td><td>13.46</td><td>13.50</td><td>13.03</td><td>12.49</td></tr></table>					विवरण	अप्रैल से दिसंबर 2015	जनवरी से मार्च 2016	2016 17	2017- 18	2018- 19	विद्युत लागत	415	146	629	742	829	प्रति टीईयू उपभोग की गई विद्युत यूनिट	13.88	13.46	13.50	13.03	12.49						
विवरण	अप्रैल से दिसंबर 2015	जनवरी से मार्च 2016	2016 17	2017- 18	2018- 19																									
विद्युत लागत	415	146	629	742	829																									
प्रति टीईयू उपभोग की गई विद्युत यूनिट	13.88	13.46	13.50	13.03	12.49																									
		उल्लिखित विद्युत उपभोग में वांछित तापमान बनाये रखने के लिए रीफर कंटेनरों द्वारा उपभोग की गई विद्युत भी शामिल है। विभिन्न कार्यों के लिए विद्युत का उपभोग निम्नवत् है:-																												

		प्रति टीईयू उपभोग की गई विद्युत यूनिट					
		कार्य	अप्रैल से दिसंबर 2015	जनवरी से मार्च 2016	2016-17	2017-18	2018-19
		प्रचालन कार्य (उपस्कर और यार्ड)	6.13	6.55	6.30	6.17	6.11
		रीफर प्लग-इन	4.64	4.00	4.46	4.53	4.31
		भवन	.11	2.91	2.74	2.33	2.07
		योग	13.88	13.46	13.50	13.03	12.49
		जैसा कि देखा जा सकता है प्रचालन उपयोग के लिए विद्युत उपभोग 2008 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट मानदंडों के भीतर ही है।					
	(ii).वर्ष 2016-17 के लिए विद्युत की प्रति यूनिट 10.99 रु. की लागत को पिछले 2 महीने के बिलों से प्रमाण प्रस्तुत करें।	फरवरी-16 और मार्च-16 के बिलों की प्रतियां संलग्न है। हमने मार्च, 2016 के लिए लागू वास्तविक दर के आधार पर उपयोग को संशोधित कर दिया है। मार्च 2016 की दर के आधार पर 3.82% की संवर्धन लागत को विद्युत के लिए संशोधित अनुप्रयोग 9.89 रु. प्रति यूनिट पर विचार किया गया है।					
(ख).	ईंधन लागत:						
	वर्ष 2016-17 के लिए 35.8 रु. प्रति लीटर पर आकलित ईंधन की यूनिट लागत के समर्थन में पिछले दो महीने के ईंधन बिलों की प्रतियां प्रस्तुत करें।	नवीनतम बिलों की प्रतियां संलग्न है। आज की तारीख में ईंधन की वास्तविक लागत के आधार पर 2016-17 के लिए 36.10 रु./ लीटर की औसत दर ली गई है। अंतर्राष्ट्रीय ईंधन मूल्य बढ़ने की प्रवृत्ति दर्शा रहा है, ये दरें आगामी तीन वर्षों के संतुलित है।					
(ग).	मरम्मत और अनुरक्षण लागत:						
	(i).फार्म-3ख में क्रमांक क (ग) पर दर्शायी गई वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए 412 लाख दर्शायी गई है और इसी प्रकार 2015-16 के वास्तविकों को संगत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में वास्तविक अनुरक्षण लागत से सह संबद्ध किया जाए।	2015-16 के वास्तविकों को संशोधित अनुप्रयोग में अद्यतन कर दिया गया है।					
	(ii).कृपया पुष्टि करें और दर्शायें कि पूर्वावधि में हुई किसी एक बार की बड़ी मरम्मत और अनुरक्षण लागत, यदि कोई हो, को वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए इस लागत मद का आकलन करते समय सुविचारित न किया गया है।	चूंकि आईसीटीटी एक नया टर्मिनल है इसलिए पूर्वावधि में एक बार की कोई ऐसी बड़ी मरम्मत और अनुरक्षण लागत नहीं लगी है। इसके अतिरिक्त, वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन करते समय ऐसी किसी लागत पर विचार नहीं किया गया है।					
(व).	आईजीटीपीएल ने फार्म-3क में क्रमांक II (iv) के लागत विवरण में, जनवरी से मार्च, 2016 की अवधि के लिए 48 लाख रु. की अनुरक्षण तलकषण लागत का आकलन किया है। वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए यह क्रमशः 216 लाख रु., 264 लाख रु. और 307 लाख रु. दर्शायी गई है। आईजीटीपीएल और सीओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार के अनुच्छेद 3के खंड 3.8 (ग) (i) (ख) (ii) और (घ) के अनुसार, अनुरक्षण तलकषण लागत का दायित्व लाइसेंस प्रदाता अर्थात् सीओपीटी का है। यहां तक कि पिछली अवधि के लिए भी, आईजीटीपीएल ने अनुरक्षक तलकषण लागत सूचित नहीं की है जो लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुरूप प्रतीत होती है। यह आकलन एलए के उपबंधों के अनुरूप प्रतीत नहीं होते हैं।	यह एक अशुद्धि है। 'अनुरक्षण तलकषण' पंक्ति में उल्लिखित राशि 'दक्षता लाभ लागत-विद्युत' को दर्शाती है। संशोधित प्रस्ताव में इसे ठीक कर दिया गया है।					
(vi).	उपस्कर किराया प्रभार:						
(क).	उपस्कर किराया प्रभार 2015-16 में 554 लाख रु. के वास्तविक/आकलनों में वर्ष 20016-17 में 676 लाख रु. की अत्यधिक वृद्धि दर्शाते हैं जो बाद के दो वर्षों 2017-18 और 2018-19 में 22.25% और 17.15% और बढ़ गए। 2015-16 के वास्तविक की तुलना में वर्ष 2016-17 से 2018-19 में उपस्कर किराया प्रभारों में अत्यधिक वृद्धि के कारणों का औचित्य बतायें।	उपस्कर किराया प्रभारों में अंतर-टर्मिनल वाहन (आईटीवी) और अंतर-टर्मिनल शटल बस प्रभार शामिल होते हैं। आईटीवी किराया प्रभार प्रमात्रा के साथ परिवर्तनीय होते हैं। प्रमात्रा के स्तर में वृद्धि के साथ कुल लागतों में वृद्धि हुई है और आईटीवी सविदा दरों में प्रत्यक्ष संशोधन का व्यौरा नीचे दिया गया है।  संशोधित अनुप्रयोगों के क्षेत्रों के अनुसार किराया प्रभार इस प्रकार है:					

		(रु. लाख में)				
		विवरण	2015 -16	2016 -17	2017- 18	2018- 19
		अंतर टर्मिनल वाहन (आईटीवी)	471	703	892	1043
		अंतर टर्मिनल शटल बस	37	39	40	42
		कुल उपस्कर किराया प्रभार	508	742	932	1085
		कुल किराया प्रभारों में वाईओवाई %		46	26%	16%
		आईटीवी प्रभारों में वाईओवाई %		49%	26%	17%
		प्रमाना में प्रभारों में वाईओवाई %		12%	18%	12%
		आईटीवी दरें में ईंधन शामिल है और इसलिए ईंधन मूल्यों के साथ से परिवर्तित होते रहते हैं और संविदा में ईंधन दरों में वृद्धि अथवा कमी के साथ दर में समायोजन अनुबद्ध है। इसके अतिरिक्त, 2015-16 में, 15 अक्तूबर से विभिन्न बेंडरों की लागू आईटीवी दरें उनके वाहनों की आयु के अनुसार (पुराने वाहनों की दरें कम होती हैं) निम्नवत् हैं:-				
		विवरण	बेंडर क	बेंडर ख	औसत	
		1325 टीईयू तक दर	112.61	122.61		
		1325 टीईयू से ऊपर दर	97.61	112.61		
		औसत ईंधन लागत	3 .48	34.48		
		औसत आईटीवी दर प्रति टीईयू			112.26	
		पूर्व में आईटीवी के लिए लागू दर की तुलना निम्नवत् है:-				
		विवरण	2011-12	2015-16		
		प्रमाना	337,053	419,550		
		औसत दर प्रति टीईयू	112.31	112.26		
		आईटीवी द्वारा औसत ईंधन खपत प्रति टीईयू	22	18.97		
		बिना ईंधन औसत दर	90.31	93.29		
		जैसा कि उपरोक्त से देखा जा सकता है कि आईटीवी किराया की वर्तमान दर फरवरी, 2011 से कोई परिवर्तन नहीं हुआ, सिवा अक्तूबर, 2015 में एक बेंडर द्वारा मामूली सी वृद्धि। हमने पिछले पांच वर्षों में आईटीवी किराये की दर को बनाये रखने में सक्षम रहे हैं। तथापि, आईटीवी का औसत जीवन 8 वर्ष से अधिक है और अपने लाभदायक जीवन के अंत के निकट ही है। उत्पादकता का वांछित स्तर बनाये रखने और टर्मिनलों के भीतर सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए इनको बदलने की जरूरत है। हमने नए ट्रकों को आईटीवी किराया आधार के लिए दरें आमंत्रित की हैं। प्रति टीईयू 150 रु. से 160 रु. प्रति टीईयू के बीच दर उद्धरण की गई हैं। दरों में तुलनात्मक वृद्धि तैनात किये जाने वाले नए ट्रकों के कारण है और यह तथ्य भी कि पिछले पांच वर्षों में कोई वृद्धि नहीं हुई है।				
		अप्रैल से जुलाई तक की अवधि के आकलन विद्यमान दरों पर है और अगस्त, 2016 से संशोधित दर की 151रु. प्रति टीईयू पर है। 2017-18 में वही दर बनाए रखी जायेगी। 2018-19 में लागत वृद्धि 3.28% की गई है। तत्पश्चात्, आईजीटीपीएल ने 10 अगस्त, 2016 के ई-मेल के द्वारा ट्रेक्टर ट्रेल प्रभारों के आकलन के लिए दर प्रस्तुत की हैं।				
(ख).	आकलनों के समर्थन में वैध संविदा/करार/कार्य आदेश की प्रति प्रस्तुत करें।	करार की प्रति संलग्न है।				
(ग).	पुष्टि करें कि क्या विभिन्न उपस्कर किराये पर लगाये गए संबंधित सेवा प्रदाता को पतिस्पर्धात्मक बोली के अनुकरण के पश्चात् लगाया गया है और ऐसे लेन देन के लिए दूर के संबंध रखे जाएं जिनके समर्थन में आवश्यक दस्तावेज प्रस्तुत किये जाएं।	ठेकेदारों को प्रतिस्पर्धात्मक बोली प्रक्रिया के पश्चात् चयन किया गया है। कोई भी सेवा प्रदाता ग्रुप अथवा एसोसिएटड एंटरप्राइज नहीं है और ऐसे लेन देनों के लिए दूर के संबंध में रखे जाते हैं।				

(vii).	पट्टा किराया																						
(क).	2015-16 से 2018-19 वर्षों के लिए पट्टा किराया इनमें से प्रत्येक वर्ष के लिए 8.94 लाख रु., 12.41 लाख रु., 12.46 लाख रु. और 12.51 लाख रु. आकलित किया गया है। कृपया स्पष्ट करें कि वर्ष 2014-15 के लिए वार्षिक लेखाओं में 15.83 लाख रु. के वास्तविक पट्टा किराया की तुलना में इन वर्षों में आकलित पट्टा किराये में कमी के कारण क्या हैं।	2014-15 में पट्टा किराया 15.83 लाख रु. पट्टा किराये के एक बिल (बीजक सं. 5745 दिनांक 12 मार्च, 2015) से है वर्ष 2014-15 में दो बार प्रदान किया गया था जो कुल मिलाकर 490641 भारतीय रुपये का है और 2015-16 में पलट दिया गया परिणामस्वरूप 2015-16 की लागत कम है।																					
(ख).	कृपया सीओपीटी द्वारा आईजीटीपीएल को वर्तमान में आबंटित भू क्षेत्र बताएं। यह भी बताएं कि क्या आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 में प्रस्तावित कंटेनर भंडारण यार्ड जैसा पहले ही अनुरोध किया गया है, विकसित करने के लिए सीओपीटी से अतिरिक्त भूमि लेने का कोई प्रस्ताव है।	सीओपीटी से आईजीटीपीएल को भूमि का कुल 61.90 हैक्टेयर आबंटित किया गया है। जैसा कि 3 (क) में उल्लेख किया गया है। 15 हैक्टेयर भूमि अभी भी उपलब्ध है और प्रस्तावित यार्ड के लिए केवल 5.35 हैक्टेयर भूमि ही चाहिए।																					
(ग).	2015-16 से 2018-19 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए पट्टा किराया आकलन की गणना बतलाएं। पुष्टि करें कि 2015-16 से 2018-19 तक के लिए आईजीटीपीएल द्वारा पट्टा किराया आकलन सीओपीटी के साथ हुए लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुरूप है।	2015-16 से 2018-19 की अवधि के लिए पट्टा किराया आकलन लाइसेंस करार के अनुरूप है। विस्तार से गणना प्रस्तुत है।																					
(viii).	बीमा प्रीमियम: 2015-16 और 2016-17 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा लिये गए बीमा कवर की प्रति प्रस्तुत करें ताकि बीमा प्रीमियम लागत के आकलन की पुष्टि की जा सके।	बीमा में पत्तन पैकेज पालिसी और वाहनों आदि के लिए विविध पालिसियां शामिल हैं। पत्तन पैकेज पालिसी बड़ी लागत की है। 30 सितंबर, 2016 से 29 सितंबर, 2017 तक की पालिसी की प्रति संलग्न है। 2016-17 के लिए बीमा कवर सितंबर 2016 में कराया जायेगा।																					
(ix).	अन्य व्यय																						
(क).	वर्ष 2015-16 में 490 लाख रु. से 2016-17 में 549 लाख रु. तक के वास्तविक/आकलन 19.09% की अत्यधिक वृद्धि का औचित्य बताएं।	<div>संशोधित अनुप्रयोग के अनुसार अन्य व्यय लागतें निम्ननुसार हैं:- (रु. लाख में)</div> <table><tr><th>विवरण</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th></tr><tr><td>अन्य व्यय</td><td>422.36</td><td>550.89</td><td>577.38</td><td>605.46</td></tr><tr><td>वाईओवाई वृद्धि</td><td></td><td>30%</td><td>4.0%</td><td>4.86%</td></tr></table> <div>अन्य व्ययों में लैशिंग, कंटेनर सर्वेक्षण, दस्तावेजीकरण आदि की सेवाओं की लागत शामिल है। प्रमात्रा में वृद्धि के परिणामस्वरूप इन सेवाओं में तैनात मानव शक्ति में प्रत्यक्ष होती है। ये लागतें प्रमात्रा में एक स्तर तक नियत होती हैं यानी प्रमात्राओं की एक रेंज तक। 2015-16 में प्रमात्रा का स्तर 4000,000 टीईयू से बढ़ गया था और परिणाम स्वरूप तैनात श्रमिकों में वृद्धि हुई जो 600,000 टीईयू तक स्थिर रहेगी। नीचे 2015-16 में प्रति टीईयू लागतें और 2016-19 की औसत लागत नीचे दी गई है:</div> <table><tr><th>विवरण</th><th>2015-16</th><th>औसत 2016-19</th></tr><tr><td>प्रति टीईयू लागत</td><td>101</td><td>105</td></tr></table> <div>उपरोक्त तुलना से देखा जा सकता है कि जबकि प्रथम वर्ष में समग्र लागतों में तीव्र वृद्धि हुई है, तीन वर्ष के लिए लागत में प्रति टीईयू लागत में वृद्धि मात्र 5% है अर्थात् 1.66% प्रति वर्ष की वृद्धि।</div>	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	अन्य व्यय	422.36	550.89	577.38	605.46	वाईओवाई वृद्धि		30%	4.0%	4.86%	विवरण	2015-16	औसत 2016-19	प्रति टीईयू लागत	101	105
विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19																			
अन्य व्यय	422.36	550.89	577.38	605.46																			
वाईओवाई वृद्धि		30%	4.0%	4.86%																			
विवरण	2015-16	औसत 2016-19																					
प्रति टीईयू लागत	101	105																					
(ख).	इस मद पर पिछले वर्ष के आकलन पर बाद के 2017-18 और 2018-19 के दो वर्षों के लिए 4.78% और 4.84% प्रति वर्ष की वृद्धि का औचित्य बताएं।	स्पष्टीकरण उपरोक्तानुसार																					
(x).	तकनीकी सेवा शुल्क																						
(क).	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.8.2. के अनुसार, निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों अथवा उनके 'सहयोगी संगठन' (समय-समय पर यथा संशोधित आय कर अधिनियम की धारा 92 (क) के अधीन यथापरिभाषित) को देय 'तकनीकी सेवा फीस' प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ लागत की स्वीकार्य मद के रूप में विचार नहीं किया जाएगा, अगर उसका औचित्य 'आपसी संबंध' के मानदंड का प्रयोग करते हुए स्थापित नहीं होता है। आईजीटीपीएल को इसलिए पिछली अवधि के आयकर निर्धारित आदेश की प्रति प्रस्तुत करनी है, जैसा कि हमने पहले भी अनुरोध किया था।	खंड ख. 1(vi) में उल्लिखित अनुसार संलग्न है।																					

(ख).	इसके अतिरिक्त, आईजीटीपीएल ने वर्ष 2015-16 के लिए तकनीकी सेवा का आकलन 697.15 लाख रु. किया है और वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए 715 लाख रु. किया है। वर्ष 2015-16 से 2018-19 तक के तकनीकी सेवा शुल्क के आकलन का आधार प्रस्तुत करें और समर्थन में दस्तावेज़ी साक्ष्य प्रस्तुत करें।	तकनीकी सेवा शुल्क किये गए करार के आधार पर डीपीवर्ड एफजैडई को देय होता है। वह संलग्न है।																																			
(xi).	<p>प्रबंधन और सामान्य उपरी व्यय:</p> <p>प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय प्रशासनिक व्ययों में वर्ष 2015-16 में 1693 लाख रु. वास्तविक से वर्ष 2016-17 के लिए आकलन में आकलित व्यय बढ़ कर 1854 लाख रु. हो गया है अर्थात् 9.49% जो वर्ष 2017-18 और 2018-19 में क्रमशः 8.57% और 8.68% प्रति वर्ष बढ़ गया है। प्रबंधन और सामान्य उपरिव्ययो में वृद्धि का औचित्य सिद्ध करें।</p>	<p>वर्ष 2016 से 2019 की अवधि के आकलनों में निम्नवत् संशोधन किया गया है।</p> <table><tr><th colspan="5">(रु. लाख में)</th></tr><tr><th>विवरण</th><th>2015 1 6</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th></tr><tr><td>प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय</td><td>1906.51</td><td>2051.82</td><td>2232.53</td><td>2431.43</td></tr><tr><td>वाईओवाई वृद्धि</td><td></td><td>7.62%</td><td>8.80%</td><td>8.90%</td></tr><tr><td>ब्योरा निम्नवत् है।</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>वेतन और कर्मचारी संबद्ध लागतें</td><td>1361</td><td>1552</td><td>1714</td><td>1913</td></tr><tr><td>अन्य उपरिव्यय</td><td>546</td><td>500</td><td>519</td><td>518</td></tr></table> <p>2016-17 में वेतन लागतें अतिरिक्त मानवशक्ति (प्रमात्रा में वृद्धि के कारण)-40 लाख रु. (9 व्यक्ति) और वेतन में वृद्धि में ऐतिहासिक वृद्धि के आधार पर 11% लागत वृद्धि और बाद के वर्षों में 11% वेतन वृद्धि के कारण लागत में वृद्धि। लागत कम करने के उपाय अपनाकर अन्य उपरिव्यय 2016 से 2019 के लिए निम्न स्तर पर आकलित किये गए हैं।</p>	(रु. लाख में)					विवरण	2015 1 6	2016-17	2017-18	2018-19	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	1906.51	2051.82	2232.53	2431.43	वाईओवाई वृद्धि		7.62%	8.80%	8.90%	ब्योरा निम्नवत् है।					वेतन और कर्मचारी संबद्ध लागतें	1361	1552	1714	1913	अन्य उपरिव्यय	546	500	519	518
(रु. लाख में)																																					
विवरण	2015 1 6	2016-17	2017-18	2018-19																																	
प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	1906.51	2051.82	2232.53	2431.43																																	
वाईओवाई वृद्धि		7.62%	8.80%	8.90%																																	
ब्योरा निम्नवत् है।																																					
वेतन और कर्मचारी संबद्ध लागतें	1361	1552	1714	1913																																	
अन्य उपरिव्यय	546	500	519	518																																	
(xii).	मूल्यहास																																				
(a).	प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1. के अनुसार निजी टर्मिनलों के मामले में मूल्यहास की अनुमति कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए अवधि मानदंडों अथवा रियायत करार में निर्धारित अवधि मानदंड के आधार, इनमें जो भी अधिक हो, के साथ सीधी रेखा विधि पर दी जाएगी। कृपया पुष्टि करें कि क्या मूल्यहास का परिकलन इस प्रशुल्क दिशानिर्देश के अनुसार है।	मूल्यहास का परिकलन सीधी रेखा विधि से किया गया है जैसा कि कंपनी अधिनियम द्वारा अनुमत है।																																			
(ख).	कंपनी अधिनियम, 2013 की घोषणा कंपनी कार्य मंत्रालय द्वारा की गई है। कृपया पुष्टि करें क्या आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित मूल्यहास दर कंपनी अधिनियम 2013 के उपबंधों पर आधारित हैं। यह भी दर्शायें कि, आईजीटीपीएल द्वारा परिसंपत्ति की प्रत्येक मद के लिए सुविचारित मूल्यहास दर कंपनी अधिनियम 2013 में निर्धारित परिसंपत्तियों के उपयोगी जीवन पर आधारित है तथा उक्त अधिनियम के संगत उपबंध का संदर्भ भी बताएं।	<p>मूल्यहास तकनीकी मूल्यांकन के आधार पर प्रबंधन द्वारा आकलित परिसंपत्तियों के उपयोगी जीवन के अनुसार सीधी रेखाविधि (एसएलएम) का प्रयोग करके निकाला गया है। इस नीतिके अनुपालन में, परिसंपत्तियों पर मूल्यहास नीचे दी गई स्थायी परिसंपत्तियों के उपयोगी जीवन पर आकलित किया गया है जो कि कंपनी अधिनियम, 2013 के भाग 'ग' की अनुसूची- II के अनुसार उपयोगी जीवन से भिन्न है। यह कंपनी अधिनियम, 2013 के भाग 'क' की अनुसूची II के अंतर्गत कंपनी अधिनियम में अनुमत है।</p> <p>मुख्य परिसंपत्तियों की श्रेणियों और मूल्यहास की संगत दरें हैं:-</p> <table><tr><th>परिसंपत्ति</th><th>मूल्यहास दर</th></tr><tr><td>भवन (सड़कों और पटरियों सहित)</td><td>3.34% से 6.67%</td></tr><tr><td>घाट और यार्ड सुविधाएं</td><td>3.34%</td></tr><tr><td>संयंत्र और उपस्कर</td><td>4.75% से 10.34%</td></tr><tr><td>कार्यालय उपस्कर</td><td>4.75% से 20%</td></tr><tr><td>फर्नीचर और फिटिंग</td><td>6.33% से 33.33%</td></tr><tr><td>वाहन</td><td>11.31% से 20%</td></tr><tr><td>कम्प्यूटर</td><td>16.21% से 33.33%</td></tr></table>	परिसंपत्ति	मूल्यहास दर	भवन (सड़कों और पटरियों सहित)	3.34% से 6.67%	घाट और यार्ड सुविधाएं	3.34%	संयंत्र और उपस्कर	4.75% से 10.34%	कार्यालय उपस्कर	4.75% से 20%	फर्नीचर और फिटिंग	6.33% से 33.33%	वाहन	11.31% से 20%	कम्प्यूटर	16.21% से 33.33%																			
परिसंपत्ति	मूल्यहास दर																																				
भवन (सड़कों और पटरियों सहित)	3.34% से 6.67%																																				
घाट और यार्ड सुविधाएं	3.34%																																				
संयंत्र और उपस्कर	4.75% से 10.34%																																				
कार्यालय उपस्कर	4.75% से 20%																																				
फर्नीचर और फिटिंग	6.33% से 33.33%																																				
वाहन	11.31% से 20%																																				
कम्प्यूटर	16.21% से 33.33%																																				
(7).	<p>वित्त और विविध आय (एफएमआई):</p> <p>आईजीटीपीएल ने 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए एफएमआई से आय का आकलन नहीं किया है। उसके कारण/कृपया पुष्टि करें कि इस अवधि में किसी ग्राहक एफएमआई के अर्जन की कोई संभावना नहीं है।</p>	एफएमआई मुख्यतः कबाड़ विक्री से होती है जिसे अन्य आय में शामिल कर लिया गया था। संशोधित प्रस्ताव में इसमें सुधार कर दिया गया है।																																			
(8).	<p>वित्त और विविध व्यय (एफएमई):</p> <p>आईजीटीपीएल 2016-17 से 2018-19 वर्षों के दौरान एफएमई में किसी व्यय का आकलन नहीं किया है। कृपया पुष्टि करें कि इन वर्षों में कोई ग्राह्य एफएमई नहीं है।</p>	2016-17 से 2018-19 की अवधि में कोई ग्राह्य एफएमई नहीं है।																																			



(9).	नियोजित पूंजी:																
(i).	प्रशुल्क दिशानिर्देशा के खंड 2.7.1 के अनुसार, निजी टर्मिनलों के मामले में मूल्यहास की अनुमति कंपनी अधिनियम के अनुसार अपनाए गए अवधि मानदंडों अथवा रियायत करार में निर्धारित अवधि मानदंड के आधार, इनमें जो भी अधिक हो, के साथ सीधी रेखा विधि पर दी जाएगी।	परिसंपत्तियों का विवरण फार्म 4क बनाम लेखा परीक्षित लेखाओं में वास्तव में समान नहीं है। इसलिए कुछेक परिसंपत्ति मूल्यहासों को इकट्ठा कर दिया गया है। गुणों के ब्यौरे की सारणी संलग्न है।															
(ii).	चूंकि वर्ष 2015-16 पहले ही समाप्त हो गया है। आईजीटीपीएल वास्तविक सकल ब्लॉक, मूल्यहास और निवल ब्लॉक, वर्ष 2015-16 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में कलमबद्ध के साथ लागत विवरण को अद्यतन करें।	2015-16 के लिए वास्तविक परिसंपत्तियों के मूल्यों के लिए संशोधित प्रस्ताव अद्यतन कर दिया गया है।															
(iii).	आईजीटीपीएल ने अतिरिक्त कंटेनर यार्ड के चरण-वार विकास के लिए वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 में क्रमशः 2559.82 लाख रु., 2559.82 लाख रु. और 1279.91 लाख रु. के पूंजी नियोजन का प्रस्ताव किया है। कृपया पुष्टि करें कि प्रस्तावित निवेश एलए की शर्तों के अनुसार है और एलए के संबंधित उपबंधों का संदर्भ भी बताएं।	लाइसेंस करार परिशिष्ट 4-2.1.3 के अनुसार, आईसीटीडी स्थित चरण 1 परियोजना सुविधाएं हैं 'आईसीटीडी के वाणिज्यिक प्रचालन के आरंभ के समय वर्ष लंबाई छः सौ मीटर (600 मी.) से कम नहीं होगी जो पर्याप्त उपस्कर और क्षमताओं के साथ जैसे जहाज से तट प्रहस्तन क्रेन, यार्ड प्रहस्तन उपस्कर, आईसीटीडी प्रहस्तन सुविधाएं, रीफर प्लग बिंदु और यातायात के अनुरूप पर्याप्त कंटेनर स्टैकिंग यार्ड प्रदान किये जायेंगे।' तदनुसार 600 मीटर लंबी वर्ष, पर्याप्त उपस्कर और कंटेनर स्टैकिंग यार्ड 18 फरवरी 2011 को, अर्थात् आरजीसीटी से आईसीटीडी को प्रवास की तारीख, प्रदान किये गए थे।  प्रस्तावित पूंजी निवेश अर्थात् अतिरिक्त कंटेनर भंडारण यार्ड का चरण-वार विकास आकलित अतिरिक्त प्रमात्रा के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित है। अतः प्रस्तावित निवेश एलए के अनुपालन में है।															
(iv).	फार्म 4 ख में, आईजीटीपीएल ने, सामान्य रूप से, बताया है कि सकल ब्लॉक में प्रस्तावित संवर्धन, बढ़े यातायात को प्रहस्त करने के लिए भंडारण क्षमता में बड़ोतरी आदि से समग्र दक्षता में सुधार नहीं होगा। आईजीटीपीएल इस पर पुनर्विचार करे और वर्ष 2016-17 से 2018-19 वर्षों के दौरान प्रस्तावित निवेश के प्रभाव को क्षमता में संवर्धन, अतिरिक्त यातायात/कारबार और यूनिट प्रचालन लागत में कमी अथवा प्रचालनात्मक दक्षता में किसी सुधार के संदर्भ में परिमाण बताये।	जैसा ऊपर बिंदु (iii) में बताया गया है कि प्रस्तावित निवेश अतिरिक्त आकलित प्रमात्रा को प्रहस्त व संभालने के लिए अपेक्षित है। इसके अतिरिक्त एलए का परिशिष्ट 4-2 अपेक्षा करता है कि उत्पादकता प्रति घंटा न्यूनतम 25 मूव बनाये रखी जानी चाहिए। पर्याप्त यार्ड क्षेत्र के अभाव में अतिरिक्त प्रमात्रा भीड़-भाड़ (जमघट) में तबदील हो जायेगी परिणामस्वरूप व्यापार की ऊँची लागत, प्रमात्रा का प्रवास और उत्पादकता एलए अपेक्षा से नीचे तक गिर जायेगी।															
(v).	पुष्टि करें कि प्रत्येक वर्ष के लिए सारा व्यय लेखा पुस्तकों में पूंजी में परिणत किया जायेगा और समान राशि की परिसंपत्तियों उसी वर्ष में प्रचालन के लिए वास्तविक रूप से उपलब्ध रहेंगी। इस संबंध में, कृपया यह ध्यान रखे कि प्रगति अधीन पूंजीगत कार्य प्रतिफल का दावा करने के लिए नियोजित पूंजी के प्रति नहीं गिना जायेगा।	हम पुष्टि करते हैं प्रगति अधीन पूंजीगत व्यय को प्रतिफल का दावा करने के लिए नियोजित पूंजी में नहीं गिना जायेगा और परिसंपत्तियां पूंजीकरण के वर्ष में प्रचालन के लिए उपलब्ध रहेंगी।															
(vi).	पुष्टि करें कि वर्ष 2016-17 से 2018-19 में सकल ब्लॉक में संवर्धन पर आकलित मूल्यहास, बीमा और मरम्मत तथा अनुरक्षण प्रारंभ की प्रत्याशित तारीख को अनुपातिक रूप से किया जायेगा।	हम पुष्टि करते हैं कि मूल्यहास, बीमा और मरम्मत तथा अनुरक्षण प्रारंभ की प्रत्याशित तारीख से ही होंगे।															
(10).	कार्यशील पूंजी																
(i).	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 2.9.9 कार्यशील पूंजी के आकलन के लिए विविध देनदार शेष पर सीमा दो महीने की संपदा आय और भारतीय रेल द्वारा देय रेलवे सीमांत प्रभार होने के मानदंड अनुबद्ध करता है। आईजीटीपीएल द्वारा विविध देनदारों का आकलन प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है।	खंड 2.9.9 के अनुसार मानदंड देनदारों के मूल्य आकलन के लिए 2 महीने की आय है। पूर्व की ऐतिहासित प्रवृत्ति के आधार पर, आईजीटीपीएल ने देनदारों के रूप में 8 दिनों की आय ही ली है।															
(ii).	आईजीटीपीएल 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित मानदंड के अनुसार अनुमत माल सूची (ईंधन और कस्टमाइज्ड स्पेयर्स को छोड़कर) पर पहुंचा है।	आईजीटीपीएल ने ईंधन और कस्टमाइज्ड स्पेयर्स को आकलन के प्रयोजन से छोड़ दिया गया है। 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुरूप मानदंडों के अनुसार मालसूची को संशोधित किया गया है।															
(iii).	<b>फार्म 6- दक्षता लाभ सुधार का विश्लेषण</b>  यद्यपि आईजीटीपीएल ने फार्म-6 में बताया है कि इसने दक्षता सुधार के हवाले से पिछले चक्र में लागत में कमी प्राप्त की है परंतु इसे विस्तृत गणना से समर्थन नहीं किया है। आईजीटीपीएल इसके लिए विस्तृत गणना प्रस्तुत करेगा। आईजीटीपीएल विशाखा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) का प्रशुल्क निर्धारित करते समय 21 मार्च, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/65/2013-वीसीटीपीएल के अनुलग्नक- II के परिकलन में दक्षता लाभ का हवाला ले जहां वीसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत दक्षता लाभ पर आधारित था और इस प्रयोजन के लिए 2005 के दिशानिर्देश खंड 2.4.1 का	दक्षता लाभ गणना अनुलग्नक-23 पर संलग्न है। दक्षता लाभ का सारांश नीचे प्रस्तुत है:- <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>2011-12</th><th>2015 अप्रैल-दिसंबर</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>आद्योपांत</td><td></td><td>306264</td></tr> <tr> <td>यूनिट की कुल खपत</td><td>3,37,053</td><td></td></tr> <tr> <td>प्रति टीईयू औसत यूनिट खपत</td><td>8,089,272</td><td>4,252,288</td></tr> <tr> <td></td><td>24.00</td><td>13.88</td></tr> </tbody> </table>	विवरण	2011-12	2015 अप्रैल-दिसंबर	आद्योपांत		306264	यूनिट की कुल खपत	3,37,053		प्रति टीईयू औसत यूनिट खपत	8,089,272	4,252,288		24.00	13.88
विवरण	2011-12	2015 अप्रैल-दिसंबर															
आद्योपांत		306264															
यूनिट की कुल खपत	3,37,053																
प्रति टीईयू औसत यूनिट खपत	8,089,272	4,252,288															
	24.00	13.88															

	संदर्भ भी ले।	प्रति टीईयू बिजली की खपत में कमी	10.12	
		आद्योपांत		
		2012-13	334926	
		2013-14	366376	
		20 4-15	366376	
		2015 अप्रैल- दिसंबर	306264	
		योग	1373942	
		बचाई गई कुल यूनिट	13898265	
		विद्युत की प्रति यूनिट दर	9.06	
विद्युत लागत में बचत	125871800			
दक्षता लाभ के लिए 50% कटौती की उपलब्धि	62935900			
[2013-14 के आंकड़ों में अशुद्धि थी। आंकड़े 366376 के प्रति 346204 हैं।]				
		प्रमात्रा	प्रस्तावित आद्योपांत	प्रमात्रा आधार पर संविभाजन
		जनवरी-मार्च-16	113,286	4,047,351
		2016-17	471,300	16,838,059
		2017-18	554,400	19,806,960
		2018-19	622,600	22,243,530
		39 महीने के लिए कुल प्रमात्रा	1,761,586	62,935,900
(11).	दरमान:			
(i).	प्राधिकरण ने सभी प्रमुख पत्तन न्यासों और उन पर बीओटी संचालकों के निम्नलिखित सामूहिक अभिग्रहण आदेश पारित किए हैं। आईजीटीपीएल सहित प्रमुख पत्तन न्यासों और बीओटी संचालकों को नीचे क्रम संख्या (क) एवं (ख) में उल्लिखित हमारे पत्रों द्वारा दरमान में उचित टिप्पणियों शामिल करना है:	रियायती तट दर की उगाही के मानदंड को संशोधित दरमान में निर्दिष्ट किया गया है।		
(क).	पोत संबंधी प्रभारों (बीआरसी) की वसूली हेतु पोट की वर्गीकरण प्रणाली के लिए निर्धारित प्रावधान और पोट संबंधी प्रभारों एवं रियायती तटीय दर संबंधी, पोट संबंधी प्रभारों की उगाही की हेतु मानदंड से संबंधित दिनांक 26 नवंबर 2015 का आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी	आईसीटीटी टर्मिनल दिन में 24 घंटे चालू रहता है। 24 घंटे पोटों का प्रहस्तन कंटेनर स्वीकार करने और सौंपने, पोट संबंधी सेवाएं प्रदान करने के कार्य होते हैं। इसलिए नियमित समय के पश्चात् कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है।		
(ख).	कार्गो एवं पोट संबंधी सेवाओं सेवाओं के लिए क्रम प्रभारों के निर्धारण के साथ-साथ पोट परिवहन मंत्रालय के दिनांक 3 फरवरी, 2016 के पत्र संख्या पीडी/14033/101/2015-पीडीV के अनुपालन में प्रमुख पत्तन न्यासों बीओटी संचालकों द्वारा नियमित समय के पश्चात् प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट से संबंधी दिनांक 9 फरवरी 2016 का आदेश संख्या टीएएमपी/14/2016-विविध			
	तथापि, यह पाया गया है कि आईजीटीपीएल ने प्रस्तावित एसओआर में उपयुक्त निर्धारित प्रावधान शामिल नहीं किए हैं। आईजीटीपीएल इनको एसओआर में शामिल करे और यदि राजस्व आकलनों पर इससे कोई प्रभाव पड़ता है तो उसका ध्यान रखे।			

(ii).	(क) आईजीटीपीएल ने खंड III के अंतर्गत सभी खतरनाक कंटेनरों एवं अधिक बड़े कंटेनरों के लिए प्रचार संबंधी दो टिप्पणियों शामिल करने का प्रस्ताव किया है। पहली प्रस्तावित टिप्पणी में कहा गया है कि आईएमओ 1 और 7 के अंतर्गत आने वाले खतरनाक कंटेनरों के लिए दरें प्रत्येक मामले के आधार पर उद्धरत की जाएंगी। दूसरी टिप्पणी में कहा गया है कि निर्धारित आकार से बड़े ओडीसी कंटेनर और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रत्येक मामले के आधार पर दरें उद्धरत की जाएंगी। प्रस्तावित दोनों टिप्पणियों को शामिल करने के कारण बताएं।	अंतर्राष्ट्रीय मैरिटाइम संगठन ने अंतर्राष्ट्रीय समुद्र में जीवन सुरक्षा सम्मेलन के भाग के रूप में अंतर्राष्ट्रीय खतरनाक वस्तुसंहिता (आईएमडीसी) बनाई है। वर्गीकरण के अनुसार आईएमओ श्रेणी 7 रेडियोधर्मी सामग्री से संबंधित है। आईएमओ 1 एवं 7 के अंतर्गत खतरनाक कंटेनरों के मामले में अन्य आईएचओ श्रेणियों के विपरीत इनका प्रत्येक मामले में ग्राहकों एवं पत्तन प्राधिकारियों की विशेष आवश्यकताओं सहित अतिरिक्त सावधानी और जीवन पर विशेष व्यवस्था सहित प्राधिकारियों से मंजूरी के अनुसार प्रहस्तन किया जाता है। इसलिए विशेष प्रेषित माल के लिए विशेष व्यवस्था की जाती है इसलिए यह टिप्पणी प्रस्तावित की गई है। बड़े आकार के कार्गो के संबंध में यदि कार्गो का आकार मानक कंटेनर/फ्लैट रैक टुक प्वाइंट से एक फुट से अधिक है तो कार्गो के प्रकार के अनुसार संचालन समय, संसाधनों इत्यादि संबंधी अलग-अलग उचित विशेष व्यवस्थाएं करनी होती है जिसके लिए कंटेनर का आकार बताना होता है। इसलिए प्रत्येक मामले में लागत अलग-अलग होती है अतः बड़े आकार के कंटेनर के प्रहस्तन से पूर्व ग्राहक को दरों पर सहमत होना होता है।								
	(ख).महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (4) का उल्लेख करना संगत होगा कि वीओटी संचालक प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों से अधिक कोई राशि वसूल नहीं कर सकते हैं। प्रस्तावित टिप्पणी में, आईजीटीपीएल को प्रत्येक मामले में विवेकानुसार दरें वसूल करने की अनुमति दी गई है। यह सांविधिक प्रावधान के अनुरूप नहीं है। इसलिए, आईजीटीपीएल प्रस्तावित विवेकाधीन टिप्पणियों के स्थान पर ऐसे कंटेनरों को उपलब्ध कराई जाने वाली सेवाओं के लिए विशेष प्रशुल्क मद का प्रस्ताव करें।	जैसा कि ऊपर बताया गया है कि कार्य में अंतर्निष्ठ अनिश्चितताओं एवं अपेक्षित प्रचालन कार्यों के विस्तार के कारण से ऐसी सेवाओं के लिए विशेष प्रशुल्क मद का प्रस्ताव करना संभव नहीं है। हम इन सेवाओं पर उपगत वास्तविक अतिरिक्त लागतों पर ग्राहकों से समझौता कर सकते हैं।								
(iii).	आईजीटीपीएल ने धारा IX विविध प्रभार के अंतर्गत प्रशुल्क मद (iv) के विवरण में संशोधन अर्थात् 'पीओडी में परिवर्तन' से 'पीओडी/पोत में परिवर्तन' करने का प्रस्ताव किया है। इसी प्रकार में धारा IX विविध प्रभार के अंतर्गत प्रशुल्क मद (v) के विवरण में संशोधन अर्थात् 'कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन'से कंटेनर की स्थिति/ वजन में परिवर्तन करने का प्रस्ताव किया है। कृपया ऊपर उल्लिखित मदों के विवरण में संशोधन करने के प्रस्ताव के कारण बताएं।	पीओडी में परिवर्तन उतरायी पत्तन में परिवर्तन से संबंधित है। ऐसा पोत की दी गई सूचना में परिवर्तन के कारण से हो सकता है। प्रलेखन और यार्ड के संचालन में परिवर्तन संबंधी कार्य समान है। इसलिए संशोधन विवरण से उपयोगकर्ताओं को अधिक स्पष्टता होगी। इसी प्रकार से स्थिति में परिवर्तन से आश्रय कंटेनर के बारे में दी गई सूचना में किसी भी परिवर्तन को शामिल करने से है। संशोधित विवरण का उद्देश्य उपयोगकर्ताओं को स्पष्टता देना है।								
(iv).	आईजीटीपीएल ने धारा IX – विविध प्रभार के अंतर्गत क्रम संख्या (xii) में, 'अन्य विविध प्रभार से अधिक प्रभार नहीं' (व्यवसायी के परामर्श से निर्धारित की जाएंगी) शामिल करने का प्रस्ताव किया है। 20 फुट और 40 फुट के कंटेनर के लिए क्रमशः 250/-रु. और 375/-रु. की दर का प्रस्ताव किया है। इस संदर्भ में निम्नलिखित बिंदु स्पष्ट करें:  (क). प्रदान की जाने वाली प्रस्तावित विविध सेवा के बारे में एसओआर में विस्तार पूर्वक उल्लेख करें।  (ख). 'से अधिक प्रभार नहीं' व्यवसायी के परामर्श से निर्धारित किया जाना है। ये शब्द शामिल करने के कारण स्पष्ट नहीं है। ये शब्द प्रस्तावित एसओआर से हटाए जाएं।  (ग). प्रस्तावित दरों का आधार परिकलन के साथ प्रस्तुत करें।	शिपिंग लाइनों का आईजीटी पर कंटेनरों का वजन करने का अनुरोध है। अंतर्राष्ट्रीय मैरिटाइम संगठन की अपेक्षा के अनुसार अंतर्राष्ट्रीय समुद्र में जीवन सुरक्षा सम्मेलन (एसओएलएस) के सिद्धांतों को अपनाने के परिणामस्वरूप टर्मिनल को कंटेनरों के वजन करने की सेवा का प्रावधान करना होगा।  विविध सेवाओं को वजन प्रभार नया नाम दिया गया है और ये टर्मिनल के बाहर अन्य सेवा प्रदाताओं द्वारा वसूल की जाती रही समान दरों पर आधारित है। परिणामस्वरूप इसके आकलित राजस्व को संशोधित आवेदन में शामिल किया गया है।  (रु. लाख में) <table><tr><th>विवरण</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th></tr><tr><td>वजन प्रभार</td><td>68.47</td><td>73.73</td><td>78.65</td></tr></table> "से अधिक प्रभार नहीं" (व्यवसायी के परामर्श से निर्धारित की जाएंगी) शब्दों को संशोधित एसओआर से हटा दिया गया है।"	विवरण	2016-17	2017-18	2018-19	वजन प्रभार	68.47	73.73	78.65
विवरण	2016-17	2017-18	2018-19							
वजन प्रभार	68.47	73.73	78.65							

8.4. आईजीटीपीएल ने दिनांक 30 जून 2016 के अपने पत्र द्वारा अपेक्षित जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय संशोधित प्रस्ताव प्रेषित किया है। तदनुसार, आईजीटीपीएल ने 04 जुलाई 2016 के अपने ई-मेल द्वारा संशोधित एसओआर प्रस्तुत किया है। संशोधित प्रस्ताव और एसओआर की विशेषताएं निम्नानुसार हैं।

- (i). वर्ष 2015-16 व्यापार आकलन को टीईयू के मूल प्रस्ताव में विचार किए गए 415453 के प्रति 419550 के वास्तविक टीईयू के आधार पर अद्यतन किया गया है। संशोधित प्रस्ताव वर्ष 2015-16 के उल्लेख परीक्षित लेखाओं पर आधारित है। वर्ष 2016-17 से 2018-19 के यातायात आकलन में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है।
- (ii). व्यय आकलन में संशोधन किया गया है।

- (iii). भावी अवधि के आकलन वर्ष 2019 तक के हैं और प्रस्ताव अवधि जनवरी 2016 से मार्च 2019 तक है।
- (iv). विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर = 65/-रु. के स्थान पर भावी अवधि के आकलन के लिए 1 अमेरिकी डॉलर = 67/-रु. में संशोधित की गई है।
- (v). संशोधित प्रस्तावित एसओआर में, आईजीटीपीएल ने विदेशी कंटेनर के प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि के अनुरूप तटीय कंटेनर के प्रशुल्क का रूप में प्रस्ताव किया है।
- (vi). प्रशुल्क वृद्धि 1 अगस्त 2016 से 31 मार्च 2019 तक लागू करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (vii). आईजीटीपीएल द्वारा बांछित पिछली अवधि का समायोजन नीचे दिया गया है:

अवधि	विचार किए गए समायोजन की %	लाख रु. में
वर्ष 2008-09 और अप्रैल से नवंबर 2009 की आरजीसीटी अवधि में हानि [(-) 592.07 लाख रु. x 100%]	100%	(592.07)
दिसंबर 2009 से मार्च 2010 और अप्रैल 2010 से फरवरी 2011 की आरजीसीटी अवधि में हानि [₹652.02 लाख रु. x 40%]	40%	260.81
आईसीटीटी मार्च 2011 से दिसंबर 2015 [(-) 44468.02 लाख रु. x 40%]	40%	(17,787.21)
कुल हानि		<b>(18,118.47)</b>
प्रवृत्ति की जाने वाली कुल हानि		<b>(18,118.47)</b>

- (viii). आईजीटीपीएल द्वारा मौजूदा प्रशुल्क पर अग्रेषित संशोधित लागत विवरण का सार नीचे तालिका में दिया गया है:

(लाख रु. में)

विवरण	जनवरी 2016 से मार्च 2016	2016-17	2017-18	2018-19
यातायात (टीईयू)	113286	471300	554400	622600
मौजूदा प्रशुल्क पर आय	5,450	21,978	24,637	27,544
व्यय	2,942	12,001	12,884	13,758
निवल अधिशेष	2,508	9,977	11,753	13,785
निवेश की गई पूंजी	72,120	69,046	65,762	61,121
आरओसीई	2,885	11,047	10,522	9,779
आरओसीई के पश्चात् निवल अधिशेष/(हानि)	(377)	(1,071)	1,232	4,006
दिसंबर 2009 से दिसंबर 2015 3 वर्ष 3 माह से अवधि के आरजीसीटी संचालनों की हानि	(1394)	(5575)	(5575)	(5575)
आरजीसीटी/आईसीटीटी संचालनों से अधिशेष/(हानि) के समायोजन के पश्चात् निवल अधिशेष/(हानि)	(1771)	(6645)	(4343)	(1569)
संचालन आय की % के रूप में निवल अधिशेष/(हानि) (% में XIV/I)	-32%	-30%	-18%	-6%

- (ix). आईजीटीपीएल ने संशोधित लागत विवरण में घाटे के आधार पर और पूर्व अवधि की हानि पर विचार करने के पश्चात् मौजूदा प्रशुल्क में 12% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रशुल्क 1 अगस्त 2016 से लागू होने है। इसके अतिरिक्त आईजीटीपीएल ने वर्ष 2017-18 एवं 2018-19 के लिए 1 अप्रैल, 2017 से 9.12% वार्षिक वृद्धि का प्रस्ताव किया है।

8.5. तदनंतर, आईजीटीपीएल ने दिनांक 10 अगस्त, 2016 और 17 अगस्त, 2016 के अपने ई-मेल द्वारा निम्नानुसार अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है:

- (i). जैसा कि लेखा मानक 28 के अंतर्गत अपेक्षित है, आईजीटीपीएल ने वित्त वर्ष 2009-10 में 7.75 करोड़ रु. की राशि की परिसंपत्तियों के क्षति होने से हानि की जानकारी दी है। इसे मूल्यह्रास तथा स्थायी परिसंपत्तियों में रखा जाता है। जिन परिसंपत्तियों की हानि की जानकारी दी गई है वे आरजीसीटी (पूर्व में टर्मिनल) में रखी हुई रेल भाउंटेड क्वे क्रेनस (आरएमक्यूसी) की प्रत्याशित हानि है। जिसे सीओपीटी द्वारा अनुज्ञप्ति करार के अनुसार पूर्व निर्धारित मूल्य पर वापिस लिया जाता था। उपर्युक्त के अतिरिक्त आईजीटीपीएल ने निकाल दी जाने वाली परिसंपत्तियों की हानि भी बताई है क्योंकि आईजीटीपीएल को स्थानांतरित करते समय ये परिसंपत्तियां चल परिसंपत्तियां नहीं थी। आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 में बताई गई 7.75 करोड़ रु. की परिसंपत्तियों की क्षति से हुई हानि का विवरण नीचे दिया गया है:

विवरण	राशि रु.
परिसंपत्तियों की मूल लागत	38,30,48,303.00
30 जून 2010 तक निवल अंकित मूल्य	17,62,29,680.00
सीओपीटी से वसूली योग्य मूल्य	9,87,52,000.00
क्षति से हुई हानि	7,75,04,680.00

- (ii). हालांकि, आरजीसीटी से आईसीटीटी ने वास्तविक हस्तांतरण फरवरी, 2011 में हुआ। आईसीटीटी ने ऊपर बताई गई दो आरएमजीसी सीओपीटी को बेची और शेष मदें जैसे सिविल संस्थान फर्नीचर एवं फिटिंग विद्युत प्रिटिंग आईटी केबलिंग अलग निकाल दी गई। इन परिसंपत्तियों से हुए 46.00 लाख रुपए के वास्तविक लाभ और हानि को वर्ष 2010-11 में दर्शाया गया।

- (iii). आईजीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 से 2014-15 के बैंक प्रभारों का विस्तृत विभाजन दिया है।

9. इस मामले में परामर्श संबंधी विवरण इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उल्लिखित है। प्राप्त टिप्पणियों एवं संबंधित पक्षों द्वारा दी गई दलीलों का सार संगत पक्षों को अलग से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध होंगे।

10. इस मामले की कार्यवाई के दौरान एवं समग्र सूचना से निम्नलिखित स्थिति सामने आती हैं।

- (i). कोचिन पत्तनन्यास (सीओपीटी) और इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) के मध्य अनुज्ञप्ति करार में दो अनुज्ञप्तियां अर्थात् मौजूदा राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल एवं अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर पोतान्तरण टर्मिनल (आईसीटीटी) का प्रचालन शामिल है।

- (ii). (क). इस प्राधिकरण ने दिनांक 5 अगस्त, 2009 के आदेश द्वारा इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) द्वारा प्रचालनों की दरमानों को अनुमोदन प्रदान किया था। पिछले आदेश संबंधी कार्यवाई के दौरान, आईजीटीपीएल ने कहा था कि वह कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन का कार्य नवंबर 2009 तक आईसीटीटी को स्थानांतरित कर देगा। सीओपीटी ने भी इसे स्वीकार किया था। इस प्राधिकरण ने 5 अगस्त 2009 के पिछले प्रशुल्क आदेश द्वारा आईजीटीपीएल को आरजीसीटी की तात्कालिक मौजूदा एसओआर को दिसंबर 2009 तक जारी रखने की अनुमति दी थी। 1 जनवरी 2010 की अवधि से आईजीटीपीएल के वेल्लारपदम में आईसीटीटी की अलग एसओआर को अनुमोदन प्रदान किया गया। एसओआर की वैधता 31 दिसंबर, 2015 तक थी। आईसीटीटी का अनुमोदित प्रशुल्क वर्ष 2011 से 2015 के तत्काल पूर्व वर्ष दरों में 3.84% की वार्षिक वृद्धि की शर्त के अधीन था।

- (ख). आईजीटीपीएल ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि इसने दिनांक 18 फरवरी 2011 से अपना प्रचालन आरजीसीटी से आईसीटीटी स्थानांतरित कर लिया है और आईसीटीटी एवं आरजीसीटी पर साथ-साथ प्रचालन नहीं हो रहा है। सीओपीटी ने भी इसे स्वीकार किया है।

यद्यपि, व्यावसायिक प्रचालन की वास्तविक निर्धारित तिथि 2 नवंबर 2009 थी। विभिन्न कारणों से आईसीटीटी को हस्तांतरण में विलंब हुआ और उन्होंने 18 फरवरी 2011 को प्रचालन प्रारंभ किया। इस प्रकार, आईजीटीपीएल के आईसीटीटी को अपने प्रचालन स्थानांतरित करने तक 31 दिसंबर 2009 को निर्धारित आरजीसीटी की एसओआर की वैधता अर्थात् 1 जनवरी 2010 से 17 फरवरी 2011 की अवधि तक आरजीसीटी पर प्रचालन जारी रखा। आईजीटीपीएल ने यह भी बताया है कि आरजीसीटी का तात्कालिक मौजूदा निर्धारित प्रशुल्क 17 फरवरी 2011 तक जारी रहा। चूंकि आरजीसीटी से आईसीटीटी को प्रचालनों के वास्तविक स्थानांतरण की तिथि निश्चित नहीं थी और कोई उचित भावी अनुमान नहीं लगाया जा सकता था। इसलिए आरजीसीटी की एसओआर की वैधता बढ़ाने के लिए तुरंत आवेदन नहीं लिया जा सका और आरजीसीटी के 31 दिसंबर 2009 तक लागू अनुमोदित प्रशुल्क से 17 फरवरी 2011 तक वसूली जारी रही।

- (iii). आईजीटीपीएल ने दिनांक 16 दिसंबर 2016 के उनके मूल प्रस्ताव में 1 जनवरी 2016 से 6.98% की वास्तविक प्रशुल्क वृद्धि का प्रस्ताव किया है। तदनंतर आईजीटीपीएल ने वर्ष 2015-16 के वास्तविक आकलनों को अद्यतन करते हुए दिनांक 30 जून, 2016 के अपने पत्र में संशोधित लागत विवरण भेजा है और वर्ष 2016-17 एवं 2018-19 के आकलनों में भी संशोधन किया है। आईजीटीपीएल ने संशोधित लागत विवरण के आधार पर अगस्त, 2016 से प्रशुल्क में 9.12% प्रति वर्ष की वृद्धि चाही है। इस विश्लेषण के उद्देश्यार्थ, आईजीटीपीएल के दिनांक 30 जून, 2016 के अपने पत्र द्वारा प्रेषित संशोधित प्रस्ताव और आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण पर विचार किया जा रहा है। आईजीटीपीएल के प्रस्ताव पर दो भागों अर्थात् (i) आरजीसीटी प्रचालन और (ii) आईसीटीटी से प्रचालन, में विश्लेषण किया जा रहा है।

#### I. राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) पर प्रचालन

(क). वर्ष 2008-09 और 2009-10 (नवंबर 2009 तक) की अवधि के लिए

- (i). अगस्त 2009 के पिछले संशोधन के दौरान, आरजीसीटी की वर्ष 2008-09 की वित्तीय स्थिति का अंतिम लेखाओं के आधार पर विश्लेषण किया गया। तदनुसार, स्वीकार्य लागत अनुमेय प्रतिलाभ के अतिरिक्त, 1206.45 लाख रु. का अतिरिक्त अधिशेष था और वर्ष 2009-10 (नवंबर 2009 तक) का 815 लाख रु. के अतिरिक्त अधिशेष का अनुमान था। उक्त आदेश में बताए गए कारणों से अंतिम लेखाओं पर आधारित वर्ष 2008-09 का कुल अतिरिक्त अधिशेष और वर्ष 2009-10 के अनुमानित आधार 2021.45 के कुल अतिरिक्त अधिशेष को आईसीटीटी प्रचालन की पांच वर्ष की अवधि में समायोजित किया गया है। चूंकि वर्ष 2008-09 के विश्लेषण में मानी गई राशि अंतिम लेखाओं पर आधारित थी और वर्ष 2009-10 के विश्लेषण में मानी गई राशि आकलनों के आधार पर थी, इसलिए वर्ष 2008-09 और 2009-10 की वास्तविक स्थिति अगले प्रशुल्क संशोधन के दौरान समीक्षा की शर्त के अधीन थी। यदि अतिरिक्त अधिशेष की मात्रा में कोई भिन्नता पाई जाती है तो ऐसी भिन्नता को अगले प्रशुल्क वैधता अवधि में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। इसलिए वर्ष 2008-09 और 2009-10 की वास्तविक राशि के विश्लेषण की तुलना में समान अवधि के आकलन नीचे दिए गए हैं:

(क). आईजीटीपीएल ने लेखापरीक्षित लेखाओं में बताए गए कुल अतिरिक्त अधिशेष के आधार पर वर्ष 2008-09 और 2009-10 (नवंबर 2009 तक) का कुल अतिरिक्त अधिशेष प्रस्तुत किया है। आईजीटीपीएल ने लागत विवरण में मांगी गई वास्तविक आय एवं व्यय को लेखा परीक्षित लेखाओं में मानी गई वास्तविक आय एवं व्यय से निपटारा किया है। आईजीटीपीएल द्वारा लेखों में विधिवत् निपटाई गई और वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 (नवंबर 2009 तक) की वास्तविक आय एवं व्यय पर निम्नलिखित पैराओं में दिए गए संशोधन/विश्लेषण की शर्त के अधीन विचार किया गया।

(ख). आईजीटीपीएल द्वारा अगस्त 2009 के आदेश के समय प्रस्तुत की गई जानकारी में वर्ष 2008-09 और 2009-10 (नवंबर, 2009 तक) 260872 टीईयू एवं 195169 टीईयू के स्थान पर क्रमशः 260873 टीईयू और 195169 टीईयू बताया है। आईजीटीपीएल ने इस मामले में कार्रवाई के दौरान वर्ष 2008-09 में 5.02 लाख रुपए और वर्ष 2009-10 में 6.62 लाख रुपए की छूट देने के बारे में बताया है। लेखाओं में दर्शायी गई वास्तविक आय में से निवल छूट की समीक्षा की जाती है।

(ग). आईजीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क आदेश की अनुपालना स्थिति को बनाए रखते हुए लागत विवरण में से लाभांश प्राप्ति एवं चालू गैर-व्यापार निवेश की बिक्री पर लाभ को सही बाहर रखा है।

(घ). वर्ष 2008-09 के वार्षिक लेखाओं में 236.41 लाख रु. के विदेशी विनिमय की हानि दर्शाई गई है। प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई नीति केवल ऋण/वर्ष के वास्तविक पुनर्भुगतान हेतु लागत मद के रूप में विदेशी मुद्रा के लेन देन पर हानि की अनुमति देती है। आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि विनिमय हानि में विदेशी मुद्राग्रहण के पुनः विवरण और अन्य देय पर हानि शामिल है एवं यह पुष्टि की है कि इसे लागत विवरण में से हटा दिया गया है जबकि आईजीटीपीएल ने वार्षिक लेखाओं में वर्ष 2009-10 से बताए गए विदेशी विनिमय हानि को हटा दिया है परंतु आईजीटीपीएल ने वर्ष 2008-09 में बताए गए 236.41 लाख रु. की विदेशी विनिमय हानि को नहीं हटाया है इसे तदनंतर वर्षों के लिए आईजीटीपीएल द्वारा अपनाई गई नीति के अनुसार हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण में से हटा दिया गया है।

(ङ). आईजीटीपीएल इसके अनुज्ञप्ति करार की संगत शर्त एवं सरकार द्वारा किए गए वर्ष 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के कारण में प्रशुल्क के परिकलन में लागत के रूप में राजस्व हिस्सेदारी का पात्र नहीं है। पिछले आदेश में राजस्व हिस्से को लागत नहीं माना गया है। आईजीटीपीएल ने आरजीसीटी, आईसीटीटी के सभी वर्षों वास्तविक में लागत मद के रूप में राजस्व हिस्से के साथ-साथ आईसीटीटी के प्रशुल्क के भावी अनुमान से सही बाहर रखा है।

(च). आईजीटीपीएल ने वास्तविक व्यय प्रस्तुत करते समय सावधि जमाओं पर व्याज, सीओपीटी को देय पुराने बकाया पर व्याज को सही बाहर रखा है।

(छ). पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान डीपीवर्ल्ड एफजैड ई द्वारा आईजीटीपीएल को प्रदान की गई व्यापार प्रबंधन संबंधी सेवाओं के लिए आईजीटीपीएल द्वारा डीपीवर्ल्ड एफजैड ई को देय तकनीकी सेवा शुल्क को सौदा की अवधि को सत्यापन करने वाले चार्टरित अकाउंटेंट द्वारा जारी किए गए प्रमाण-पत्र पर विश्वास करते हुए इसे

लागत मद माना गया और यह इस शर्त के अधीन था कि आईजीटीपीएल यह दर्शाने के लिए अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय प्रत्येक वर्ष की आयकर आकलन आदेशों की प्रतियां प्रस्तुत करेगा कि आय कर अधिकारियों ने इस व्यय की अनुमति दे दी है। यदि ऐसा प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो अनुमत व्यय को अगली प्रशुल्क समीक्षा में अलग करना होगा।

अब, आईजीटीपीएल ने आकलन वर्षों अर्थात् 2006-07 से 2013-14 के आयकर आकलन आदेश प्रस्तुत किए हैं। आईजीटीपीएल ने कहा है कि आयकर विभाग ने खोत कर की कटौती न होने के तकनीकी आधार पर वित्त वर्ष 2005-06 से वित्त वर्ष 2011-12 के लिए तकनीकी सेवा शुल्क की अनुमति नहीं दी थी। आगे, आईजीटीपीएल ने कहा कि ऐसा नहीं है कि व्यय की प्रकृति के कारण से अनुमति नहीं दी गई है। आईजीटीपीएल द्वारा आकलन वर्ष 2006-07 से 2010-11 (वित्त वर्ष 2005-06 से 2009-10) के आयकर आकलन आदेशों की प्रतियां देखने पर यह पाया गया कि आकलन अधिकारी ने आईजीटीपीएल द्वारा संबंधित वित्त वर्षों के लिए व्यय के रूप में दावे किए गए टीएसएफ को इस आधार पर अनुमति प्रदान नहीं कि टीएसएफ पर व्यय पर टीडीएस लगता है क्योंकि दुबई पोर्ट वर्ल्ड एफ जेड ई संयुक्त अरब अमीरात में स्थानीय प्राधिकरण नहीं है और ज्वेल अली फ्री जोन, दुबई अमीरात में शामिल है।

आईजीटीपीएल ने कहा है कि उसने मई, 2013 में टीडीएस दे दिया है और बाद में वित्त वर्ष 2013-14 के आय विवरण में वित्त वर्ष 2005-06 से वित्त वर्ष 2011-12 की पूर्व अनुमति नहीं दिए गए व्यय का दावा किया है। वित्त वर्ष 2013-14 का आकलन अभी तक पूरा नहीं हुआ है। फिर भी टीडीएस के भुगतान को मान लेते हुए वित्त वर्ष 2013-14 के आकलन में तकनीकी सेवा शुल्क का मना नहीं किया गया है। आकलन वर्ष 2011-12 से 2013-14 के संदर्भ में यह नोट किया जाता है कि आयकर अधिकारियों ने 'प्रबंधन शुल्क' के रूप में तकनीकी सेवाशुल्क को संबंधित वर्षों के आयकर आकलन के उद्देश्यार्थ व्यय के रूप में अनुमति प्रदान कर दी है। इसलिए आईजीटीपीएल ने प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार तकनीकी सेवाशुल्क के अनुमेय व्यय होने को यथोचित ठहराया है। आईजीटीपीएल ने कहा कि निरंतर हानि और इसके परिणामस्वरूप नकारात्मक प्रवाह के कारण से उक्त अवधि के प्रबंधन शुल्क का भुगतान नहीं किया जा सका है परंतु इसे लेखापरीक्षित लेखाओं में चालू देयताओं के रूप में दर्शाया गया है। जब भी इनका भुगतान कर दिया जाएगा तब आईजीटीपीएल का अगली प्रशुल्क अवधि में संबंधित विदेशी विनिमय हानि का दावा करने का प्रस्ताव है।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 के अनुसार निजी टर्मिनलों द्वारा अपने प्रवर्तकों अथवा उनके सहयोगी संस्थानों को देय तकनीकी सेवाशुल्क (टीएसएफ) को प्रशुल्क निर्धारण के उद्देश्य से लागत मद माना जा सकता है यदि यह आयकर अधिनियम 1961 के अंतर्गत यथा परिभाषित दूर के संबंधों के पैमाने को पूरा करता है। चूंकि खंड 2.8.2 में दूर के संबंधों के संदर्भ में सौदे की उपयुक्तता का आकलन करना होता है जिसका आयकर विभाग विरोध नहीं करता है और यह स्वीकार करते हुए कि आयकर विभाग ने इस मद को वर्ष 2012-13 मान लिया है, इस व्यय को मान लिया है। इस प्रकार प्रचालन के वर्ष 2008-09 से 2010-11 के साथ आईसीटीटी पर 2015-16 तक प्रचालन के संदर्भ में तकनीकी सेवा शुल्क को पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनाई गई नीति के अनुसार मान लिया गया है। आईजीटीपीएल को सलाह दी जाती है कि वह अगली समीक्षा के समय यह दिखाने के लिए कि आयकर विभाग ने इस लागत मद को मान लिया है और यह पुष्टि करने के लिए कि आईजीटीपीएल ने भुगतान कर दिया है, आयकर अधिकारियों से वर्ष 2013-14 से आगे के प्रत्येक वर्ष का प्राप्त आयकर आकलन आदेश प्रस्तुत करे। यदि ऐसा प्रमाण प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो माने गए व्यय को अगली प्रशुल्क समीक्षा में अलग कर दिया जाएगा।

- (ज). वर्तमान प्रशुल्क निर्धारण करने के मॉडल में प्रत्येक करारोपण के प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। अनुपंगी कर लाभ को कोचिन पत्तन न्यास, कोलकाता पत्तनन्यास, कांडला पत्तनन्यास इत्यादि के प्रशुल्क मामलों में पहले लिए गए निर्णय के अनुसार लागत मद नहीं माना गया है। वर्ष 2008-09 में दर्शाए गए 7.54 लाख रु. के अनुपंगी कर लाभ को हटा दिया गया है।

प्रतिदाय आयकर पर प्राप्त व्याज, प्राप्त लाभांशों और चालू गैर व्यापार निवेश की बिक्री पर लाभ एवं जमाओं पर प्राप्त व्याज को पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनाई गई नीति के अनुसार लागत विवरण में नहीं रखा गया है।

- (झ). वर्ष 2009-10 के वार्षिक लेखे आरजीसीटी पर इसके प्रचालन में 775.05 लाख रु. की परिसंपत्तियों की क्षति दर्शाते हैं। आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया है कि जिन परिसंपत्तियों की क्षति की जानकारी दी गई है वे आरजीसीटी (पूर्व में टर्मिनल) में रखी रेल माउण्टेड क्वे क्रेनस (आरएमक्यूसी) की प्रत्याशिल हानि है जिसे सीओपीटी द्वारा अनुज्ञप्ति करार के अनुसार पूर्व निर्धारित दर पर वापिस लिया जाना था। उपर्युक्त के अतिरिक्त आईजीटीपीएल ने निकाल दी जाने वाली परिसंपत्तियों की भी हानी बताई है क्योंकि आईसीटीटी को स्थानांतरित करते समय ये परिसंपत्तियां चल परिसंपत्तियां नहीं थीं। आईजीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 के वार्षिक लेखाओं में बताई गई क्षति से हुई हानि का विस्तृत विभाजन प्रस्तुत किया है।

यहां यह बताना उचित होगा कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान आईजीटीपीएल ने 43.39 करोड़ रुपए मूल्य की वास्तविक परिसंपत्तियां जिनमें सीओपीटी से ली गई 40.80 करोड़ रुपए की परिसंपत्तियों के लागत हस्तांतरण के लिए सीओपीटी को देय 40.80 करोड़ रुपए शामिल है, के साथ 2.59 करोड़ रुपए की अन्य परिसंपत्तियों के संदर्भ में 11.70 करोड़ रुपए की क्षति से हुई हानि का आकलन किया था। जबकि 10.95

करोड़ रुपए की क्षति से हुई हानि की गणना करते समय पत्तन को प्रहस्तन की जाने वाली 1 आरजीसी और 2 क्यूसी के लिए सीओपीटी से प्राप्त राशि को परिसंपत्तियों के मूल्य से बाहर रखा गया है। वर्तमान संशोधन के दौरान, आईजीटीपीएल वर्ष 2009-10 के अपने वार्षिक लेखाओं में 7.75 करोड़ रुपए की क्षति से हानि बताई है। आईजीटीपीएल ने इस हानि का विस्तृत विभाजन प्रस्तुत किया है। 38.30 करोड़ रुपए परिसंपत्तियों का वास्तविक मूल्य जिसका दिनांक 30 जून, 2010 तक निवल अंतिम मूल्य 17.62 करोड़ रुपए बताया गया है उसमें से 2 क्यूसी के लिए सीओपीटी से वसूली योग्य मूल्य 9.87 करोड़ रुपए घटाए गए हैं (अर्थात् 17.62 करोड़ रु. 9.87 करोड़ रु. = 7.75 करोड़ रु.)। आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई स्थिति को मान लिया है।

आईजीटीपीएल ने बताया है कि वर्ष 2009-10 में बतायी गयी 7.75 करोड़ रुपए की क्षति से हुई हानि आरजीसीटी की परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के कारण से है जिसे अलग करना होगा क्योंकि ये परिसंपत्तियाँ आईसीटीटी को हस्तांतरित करते समय चल परिसंपत्तियों नहीं हैं।

पिछले प्रशुल्क आदेश में बताए अनुसार आईजीटीपीएल द्वारा बताई गई क्षति से हुई हानि इसलिए हैं क्योंकि आईजीटीपीएल ने आरजीसीटी के परिसंपत्तियों का प्रबंधन द्वारा आकलित उपयोगिता अवधि का मूल्यहास 8.10 से 9.08 वर्ष कर दिया है। आईजीटीपीएल द्वारा अपनाई गई मूल्यहास नीति पिछले प्रशुल्क आदेश में मानी गई स्थिति से अलग है। वास्तविक स्थिति का मूल्यांकन करने के लिए प्रारंभ में प्रशुल्क निर्धारण के साथ-साथ अगस्त, 2009 के आदेश में आरजीसीटी की प्रचालन अवधि में हानि के समान वितरण की नीति अपनाई है। यही नीति वर्तमान में इसमें अपनाई गई है।

जैसाकि उक्त आदेश में बताया गया है। आईजीटीपीएल ने परिसंपत्तियों का मूल्यहास 8.10 से 9.06 वर्ष किया है। यह स्वीकार करते हुए कि आईजीटीपीएल को नवंबर 2009 तक आईसीटीटी में स्थानांतरित होना था अर्थात् आरजीसीटी पर 4 वर्ष और 08 माह तक प्रचालन होना था इसलिए वर्ष 2005-06 से 2007-08 और 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के लिए आईजीटीपीएल द्वारा परिसंपत्तियों का मूल्यहास 8.10 से 9.06 वर्ष करने के स्थान पर 21.41% की मूल्यहास दर (अर्थात्  $100/4.67$  वर्ष = 21.41%) मानते हुए प्रत्येक वर्ष के लिए 164.42 लाख रुपए का अतिरिक्त मूल्यहास माना गया है। यह समायोजन अगस्त 2009 के अनुलग्नक -I के साथ संलग्न लागत विवरण में अलग से दर्शाया गया है।

164.42 लाख रु. X 4 वर्ष (वर्ष 2005-06 से 2008-09) का कुल 657.88 लाख रुपए है। यह स्पष्ट है कि वर्ष 2008-09 के अंतिम लेखों की तुलना में वास्तविक लेखाओं की समीक्षा करते समय वर्तमान विश्लेषण में अगस्त 2009 के आदेश में माने गए और आईजीटीपीएल द्वारा माने गए अनुसार 164.42 लाख रु. का समायोजन किया गया है।

जबकि वर्तमान विश्लेषण में वर्ष 2009-10 के नवंबर 2009 तक के अनुमानों के साथ वास्तविक की समीक्षा करते समय 117.37 लाख रु. (आईजीटीपीएल द्वारा बताए गए 775.06 लाख रु. की वास्तविक क्षति से हुई हानि में से वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए पहले से माने गए 657.68 लाख रु. के अतिरिक्त मूल्यहास घटाने पर) वर्ष 2009-10 में बताए गए वास्तविक मूल्यहास में जोड़े गए हैं।

इस प्रकार, संक्षेप में एक विशेष वर्ष 2009-10 में आरजीसीटी की क्षति से हुई हानि को मानते हुए आईजीटीपीएल द्वारा दिए गए समाधानों के बदले वर्ष 2005-06 से 2009-10 तक के लिए अतिरिक्त मूल्यहास माना जैसा ऊपर वर्णित है। ऐसा होने पर वर्ष 2009-10 में आईजीटीपीएल द्वारा 775.05 लाख रुपये की बतायी गई क्षति से हुई हानि को उक्त मद से दोहराव को दूर करने के लिए लेखाओं में बताए गए मूल्यहास से अलग है।

वर्ष 2008-09 में निवेश की गई पूंजी पर प्रतिलाभ पर उक्त प्रभाव उतना रखा गया है जितना पिछले प्रशुल्क आदेश में किया गया था। इसी प्रकार इसके साथ वर्ष 2009-10 के लिए उक्त समायोजन का प्रभाव वर्ष 2009-10 के लिए वार्षिक लेखाओं में बतायी गई निवल स्थायी परिसंपत्तियों में रखा गया है। यह पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनायी गई नीति के अनुसार है।

(ज). पिछले प्रशुल्क आदेश में यह स्पष्ट है कि आईजीटीपीएल द्वारा लिए गए सीओपीटी कर्मचारियों के लिए 1 जनवरी 2007 से नवंबर 2009 तक की अवधि के लिए मजदूरी संशोधन के प्रभाव और वर्ष 2008-09 में जैसा समायोजित दर्शाया गया था, के प्रभाव में 141.36 लाख रुपये का अनुमान था। क्योंकि वास्तविक मजदूरी संशोधन प्रभाव लेखाओं में बतायी गई वास्तविकताओं में विचार किया जाना चाहिए था। फिर भी इस समायोजन का वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविकताओं में विचार नहीं किया गया।

(ट). 2005 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण के कुछ भागों में सुधार एवं स्पष्ट करते हुए प्राधिकरण द्वारा 30 सितंबर 2008 को पारित आदेश के अनुसार कुछ व्ययों, जो लाइसेंस करार के प्रावधानों से प्रभावित है, के पुनर्भुगतानों को विविध देनदारी माना जा सकता है। आईजीटीपीएल द्वारा सीओपीटी के साथ किए गए अनुज्ञप्ति करार में पट्टा किरायों के किसी अग्रिम भुगतान का वर्णन नहीं है। इसलिए अनुज्ञप्ति करार से प्रभावित होने वाली कोई भी मद विचार के योग्य नहीं हैं।



- (ठ). (i). चालू परिसंपत्तियों के आकलन के लिए कार्यशील पूंजी के परिकलन में, आईजीटीपीएल ने देनदारों के रूप में आय के 8 दिनों पर विचार किया। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 कार्यशील पूंजी, जो आईजीटीपीएल के मामले में शून्य है, का अनुमान लगाने के लिए दो महीनों की संपदा आय एवं रेलवे टर्मिनल प्रभागों पर विविध देनदारों के अनुमान हेतु मानदंड निर्धारित करता है। आईजीटीपीएल द्वारा माने गए विविध देनदारों में इस प्रकार संशोधन किया गया कि वह प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार नहीं है।
- (ii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश माल सूची की मदों के मामले में ईंधन को छोड़कर स्टोर की छः माह औसत उपभोग की सीमा निर्धारित करते हैं। जब आईजीटीपीएल ने 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार माल सूची बनाने को कहा गया था तब आईजीटीपीएल ने स्पष्ट किया कि ईंधन और प्रचालित अतिरिक्त सामान इससे बाहर है तथा 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 दिशानिर्देशों के अनुसार मानदंडों के आधार पर माल सूची को पुनः निश्चित किया गया। आईजीटीपीएल द्वारा यथा विचारित माल सूची को कार्यशील पूंजी गणना में मना गया।
- (iii). नकद शेष के संदर्भ से, आईजीटीपीएल ने यह बताया कि उसने मानदंडों के अनुसार नकद शेष की गणना की है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नकद शेष की अनुमति एक माह के नकद व्यय पर दी जाएगी। तथापि, आईजीटीपीएल द्वारा विचारित नकद शेष, निर्धारित मानदंडों की तुलना में कम देखा गया। आईजीटीपीएल द्वारा विचारित नकद शेष को दिशानिर्देश स्थिति के अनुसार संशोधित किया गया है।
- (iv). आईजीटीपीएल चालू देयता के रूप में केवल व्यापार देय को माना है। आईजीटीपीएल द्वारा मानी गई चालू देयता में पूंजीगत माल के लिए लेनदारों को देय, सीओपीटी को देय, ग्राहकों से प्राप्त अग्रिम वर्ष 2008-09 और 2009-10 के वार्षिक लेखाओं में सूचित अन्य देय इत्यादि शामिल नहीं है। आईजीटीपीएल द्वारा विचारित चालू देयता के साथ-साथ इन मदों को लेने के लिए संशोधन किया जाता है।
- (v). उक्त समयोजन की शर्त पर कार्यशील पूंजी की गणना ऋणात्मक पायी गई। इसलिए इसे शून्य माना गया। इस प्रकार लगाई गई पूंजी में वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः 5837.76 लाख रु., 4451.09 लाख रु. परिसंपत्तियों का केवल निवल ब्लॉक शामिल है।
- (vi). पिछले प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए लगाई गई पूंजी पर 16% के प्रतिलाभ की अनुमति दी गई थी। इसी प्रकार की स्थिति वास्तविकताओं का आकलन करते अपनायी गई। वर्ष 2009-10 के लिए नवंबर 2009 तक 8 महीनों के लिए ऐसी मानी गई जैसी पिछले प्रशुल्क आदेश में की गई थी।
- (vii). उक्त संशोधन की शर्त पर अन्तिम लेखा 2008-09 पर आधारित अगस्त 2009 में माने गए अनुभागों के लिए वर्ष 2008-09 की वास्तविकताओं की समीक्षा करने वाली लागत विवरण की प्रति **अनुलग्नक I (क)** के रूप में संलग्न है और 2009-10 की वास्तविकताओं अर्थात् 2009-10 (नवंबर 2009 तक) का अनुमान **अनुलग्नक I (ख)** के रूप में संलग्न है। अगस्त 2009 में आकलित इस अवधि के लिए निवल अधिशेष में विचलन का सार अर्थात् वास्तविकता निम्न तालिका में दी गई है:-

(लाख रु. में)

विवरण	5 अगस्त 2009 के आदेश में अनुमानित निवल अधिशेष	वास्तविकताओं के अनुसार आकलित निवल अधिशेष	विचलन
वित्त वर्ष 2008-09	1,206.45 (अन्तिम लेखें)	1252.23	45.78
वित्त वर्ष 2009-10 (अप्रैल 2009 से नवंबर 2009)	815 (अनुभाग)	487.22	(327.78)
<b>योग</b>	<b>2,020.45</b>	<b>1,739.45</b>	<b>(282.00)</b>

पिछले प्रशुल्क आदेश में, जैसे पैरा (20) (viii) (ड) में बताया गया है, कि वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमानित संकलित अतिरिक्त अधिशेष अर्थात् 2020.45 लाख रु. को आईसीटीटी के लिए प्रशुल्क निर्धारण करते समय आईसीटीटी प्रचालन के पांच वर्ष की अवधि पर

समायोजित किया गया। यह स्पष्ट है कि इसी अवधि के लिए वास्तविक निवल अधिशेष 1739.45 लाख रु. है। जैसाकि पहले बताया गया है कि प्राधिकरण ने उक्त आदेश में माना कि यदि निर्धारित 2020.45 लाख रु. के अतिरिक्त अधिशेष में कोई अंतर पाया जाता है, तो इस प्रकार के अंतर को अगली प्रशुल्क वैधता अवधि में पूर्णतया समायोजित किया जाएगा। तदनुसार 282.00 लाख रु. जो अगस्त 2009-10 आदेश में अनुमानित अधिशेष का अधिक समायोजन है, की आईसीटीटी में दर्शाए गए समस्त घाटे में से अलग करना होगा जो तदनंतर पैराग्राफ में बताए गए हैं।

**(ख). दिसंबर 2009 से 17 फरवरी 2011 तक की अवधि के लिए आरजीसीटी पर आईजीटीपीएल द्वारा प्रचालनों के लिए**

(i). अगस्त 2009 आदेश में आरजीसीटी के लिए आईजीटीपीएल द्वारा दिए गए अनुमान नवंबर 2009 तक थे जैसा आईजीटीपीएल ने जनवरी 2009 से आईसीटीटी को स्थानांतरित करने का ध्यान रखा गया। जैसा पहले बताया गया है कि आईजीटीपीएल ने आरजीसीटी की एसओआर वैधता से अतिरिक्त अवधि के लिए आरजीसीटी पर अपने प्रचालन को जारी रखा। इसलिए दिसंबर 2009 से 17 फरवरी 2011 तक आरजीसीटी पर प्रचालनों के लिए वास्तविकताओं का विश्लेषण किया जाना है।

(ii). (क). आईजीटीपीएल ने वर्ष 2009-10 के लिए दिसंबर 2009 से 31 मार्च 2010 तक की अवधि हेतु वार्षिक लेखाओं में सूचित वास्तविकताओं को अलग-अलग किया है तथा समाधान विवरण भी प्रस्तुत किया है, जिसे माना गया एवं विचार किया गया है। कार्यशील पूंजी से संबंधित किए गए समायोजन उसी प्रकार है जैसा पूर्व पैराग्राफ में वर्णित है।

(ख). आईजीटीपीएल ने वर्ष 2010-11 के लिए 1 अप्रैल 2010 से 18 फरवरी 2011 तक की अवधि हेतु आरजीसीटी के बीच वास्तविकताओं और 19 फरवरी 2011 से 31 मार्च 2011 की अवधि के लिए आईसीटीटी प्रचालनों को अलग-अलग किया है। पृथक किए गए आंकड़े प्रैक्टिशिंग चार्टर्ड अकाउंटेंट से विधिवत प्रमाणित हो, जिसे माना जा सके। आईजीटीपीएल ने लेखों में सूचीत आय एवं व्यय के सहित लागत विवरण में मानी गई आय एवं व्यय का समाधान प्रस्तुत किया है। लेखापरीक्षित रिपोर्ट में बतायी गई आय को आईजीटीपीएल द्वारा दी गई निवल छूट को इसमें मान लिया गया है। आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2010-11 के लेखा परीक्षित लेखाओं में बताए गए आय व्यय में से आय की मद एवं व्यय की मद को हटा दिया गया है, जो वर्ष 2009-10 में अपनायी गई नीति के अनुरूप है जिनके बारे में पूर्ववर्ती पैराग्राफ में बताया जा चुका है इसलिए इनको पुनः दोहराया नहीं जा रहा है।

आईजीटीपीएल द्वारा इस अवधि के लिए प्रस्तुत कार्यशील पूंजी को पूर्ववर्ती पैराग्राफ में यथा वर्णित कार्यशील पूंजी मानदंडों का पालन करते हुए और वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 (नवंबर 2009 तक) के लिए किए गए विश्लेषण की पहुंच के अनुसार संशोधित किया गया। संशोधित कार्यशील पूंजी की गणना ऋणात्मक मानी गयी इसलिए इसे शून्य माना गया। इसी प्रकार लगाई गई पूंजी में वर्ष 2010-11 (17 फरवरी 2011 तक) के लिए 3793.31 लाख रु. पर केवल निवल ब्लॉक परिसंपत्तियों शामिल है। वर्ष 2009-10 के लिए यह 4451.09 लाख रु. है जैसा पहले बताया गया है। लगाई गई पूंजी पर प्रतिफल आरजीसीटी पर विस्तारित प्रचालनों हेतु वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 के लिए यथा अनुमत 16% पर माना गया।

ऊपर के संशोधन की शर्त पर, दिसंबर 2009 से मार्च 2010 तक वर्ष 2009-10 और वर्ष 2010-11 (17 फरवरी 2011 तक) के लिए वास्तविकताओं की समीक्षा करने वाली लागत विवरण की प्रति अनुलगनक I

(ख) के रूप में है। इस अवधि के लिए वास्तविक स्थिति और निवल अधिशेष के सार को निम्न तालिका में दर्शाया गया:

(रु.लाख में)

विवरण	2009-10 (4 माह-दिसंबर 2009 मार्च 2010 तक)	2010-11 (17 फरवरी 2011 तक)	कुल
यातायात (टीईयू में)	94211	282923	377134
कुल आय	2930.36	8254.37	11184.73
एफएमआई में से एफएमई घटाने के साथ कुल व्यय	2282.27	7204.27	9486.54
प्रतिफल से पहले अधिशेष/घाटा	648.09	1050.10	1698.19
लगाई गई पूंजी	4451.09	3793.31	4122.20 (औ.)

16% आरओसीई	237.39	531.06	768.45
स्वीकार्य आरओसीई के बाद अतिरिक्त निवल अधिशेष	410.70	519.04	929.74

उक्त तालिका में यह स्पष्ट है कि आईजीटीपीएल ने दिसंबर 2009 से 17 फरवरी 2011 तक आरजीसीटी पर अपने प्रचालनों के लिए 929.74 लाख रु. के अतिरिक्त अधिशेष का योग किया है।

आईजीटीपीएल ने अपने मूल प्रस्ताव में आरजीसीटी में विस्तारित प्रचालनों हेतु इस अवधि के लिए अधिशेष के 100% समायोजन माना है। तथापि, जून 2016 में प्रस्तुत किए गए संशोधित कार्यों में आईजीटीपीएल ने आरजीसीटी पर प्रचालनों की विस्तारित अवधि के लिए 40% समायोजन माना है।

यह बताना प्रासंगिक है कि इस अवधि के लिए वास्तविकताओं के विश्लेषण हेतु आरजीसीटी पर प्रचालनों के लिए कोई अनुमान नहीं है। यद्यपि आईजीटीपीएल ने पिछले संशोधन के दौरान नवंबर 2009 तक आरजीसीटी से स्थानांतरित करने और जनवरी 2010 तक प्रचालनों को आरंभ करने का प्रस्ताव किया था।

इस अवधि के लिए वास्तविकताओं का विश्लेषण प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 जिसमें वास्तविकताओं के साथ पिछले प्रशुल्क आदेश में माने गए अनुमानों की तुलना करनी थी, के खंड 2.13 के अंतर्गत नहीं आया अगस्त 2009 आदेश में माने गए आईसीटीटी के अनुमान आरजीसीटी के लिए विचार की गई सुविधाओं और पूंजी लागत के साथ तुलनीय नहीं है तथा अतः आईजीटीपीएल के साथ ठीक प्रकार तुलना नहीं की गई। इसलिए आईजीटीपीएल द्वारा दिसंबर 2009 से 17 फरवरी 2011 की अवधि के लिए आरजीसीटी के अतिरिक्त अधिशेष के 40% के समायोजन की अपनायी पट्टि उचित नहीं पायी गई।

पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अपनायी गई पद्धति यह थी कि 2008-09 से 2009-10 (नवंबर 2009 तक) की अवधि के लिए आरजीसीटी के संपूर्ण अधिशेष अनुमान को आईसीटीटी के लिए प्रशुल्क प्राप्त करते हुए आईसीटीटी के लिए अनुमानित घाटे के बदले समायोजित किया गया था। ऐसा होने पर आरजीसीटी पर दिसंबर 2009 से फरवरी 2011 तक आईजीटीपीएल के प्रचालनों हेतु 929.74 लाख रु. के वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष के संदर्भ में इसी पद्धति को अपनाया जाए। तदनुसार दिसंबर 2009 से 17 फरवरी 2011 तक की अवधि के लिए आरजीसीटी पर वास्तविक प्रचालनों के आधार पर आकलित 929.74 लाख रु. के संपूर्ण अतिरिक्त अधिशेष को आईसीटीटी के लिए प्रशुल्क में समायोजन हेतु मानी गयी।

- (iii). संक्षेप में, आईसीटीटी के लिए प्रशुल्क में समायोजन हेतु आरजीसीटी 2008-09 से 17 फरवरी 2011 तक की पिछली अवधि के लिए आकलित अतिरिक्त अधिशेष का कुल समायोजन 647.74 लाख रु. है, अर्थात् पिछले पैराग्राफ में यथा विश्लेषित के अनुसार दिसंबर 09 से 17 फरवरी, 2011 की अवधि के लिए 929.74 लाख रु. के अतिरिक्त अतिरिक्त में से विचलन के 282.00 लाख रु. घटा कर यानी 2008-09 और 2009-10, (नवंबर, 2009 तक) की अवधि में आकलित अतिरिक्त का अति समायोजन अगस्त 2009-10 के आदेश में किया गया।

## II. अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण टर्मिनल पर प्रचालन के लिए:

- (i). वास्तविकताओं की तुलना में आईसीटीटी के अनुमानों के विश्लेषण की प्रक्रिया से पहले सीओपीटी द्वारा बनाए किसी एक बिंदु को समझना प्रासंगिक होगा। सीओपीटी ने इस मामले की कार्यवाही के दौरान यह बताया कि प्राधिकरण ने अपने स्वयं के साथ-साथ आईजीटीपीएल के अनुरोध पर आईसीटीटी के लिए जुलाई 2009 आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क आदेश में 2004 और 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांत को लागू किया था। सीओपीटी का तर्क कि प्राधिकरण ने अपने आप ही अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए आईजीटीपीएल द्वारा दायर प्रस्तावों का निपटान करते समय 2004 और 2008 दिशानिर्देशों के सिद्धांतों को लागू किया था, ये ऐसे दरमान थे जिनमें यह तथ्यात्मक स्थिति नहीं दर्शाता यह सीओपीटी द्वारा किये गए अपने विवरण से यह स्पष्ट होता है कि तदंतर आईजीटीपीएल ने प्राधिकरण से वर्ष 2008 के दिशानिर्देशों के अनुरूप दीर्घावधि के लिए प्रासमिक आधार पर आईसीटीटी के प्रचालन हेतु प्रशुल्क निर्धारण का विशेष अनुरोध किया था। आईसीटीटी प्रचालन का अंतिम प्रशुल्क लागत जमा प्रतिलाभ पद्धति द्वारा निर्धारित किया गया था। पिछले प्रशुल्क संशोधन में आईजीटीपीएल फरवरी 2008 के दिशानिर्देशों के अनुरूप दीर्घावधि के लिए मानक आधार पर आईसीटीटी प्रचालन प्रशुल्क के निर्धारण का अनुरोध किया था। लागत जमा पद्धति के अंतर्गत लागत विवरण मौजूदा प्रशुल्क स्तर औसत 57.85% का औसत घाटा दर्शाता है अर्थात् वर्ष 2010 से 2012 तक की प्रशुल्क अवधि के लिए आरजीसीटी दरें और अगली प्रशुल्क अवधि अर्थात् वर्ष 2013 से 2015 के लिए मौजूदा प्रशुल्क स्तर (अर्थात् आरजीसीटी दरें) पर 12.09% का घाटा दर्शाया है जिसके परिणामस्वरूप सामान्यतः लागत जमा पद्धति के अनुसार पहले प्रशुल्क अवधि में 57.85% की वृद्धि हुई और फिर अगली अवधि अर्थात् 2013-15 में पहली अवधि के बड़े हुए प्रशुल्क में 29.56% तक की कमी की जानी है। यह दर्शाता है कि सामान्य लागत जमा पद्धति के अंतर्गत आईसीटीटी प्रचालन प्रशुल्क में अत्यधिक उतार-चढ़ाव होगा। जैसा कि पैरा 20 (XXI) में बताया गया है। सीओपीटी एक ही अवधि में प्रशुल्क में अत्यधिक वृद्धि के प्रभाव को कम करने के लिए 6 वर्ष अर्थात् 2 प्रशुल्क अवधियों का विश्लेषण किया गया था। प्रासमिक पद्धति पर विचार करने के बारे में दिनांक 5 अगस्त 2009 के प्रशुल्क आदेश के पैरा 20 (x) से (xv) में विस्तारपूर्वक चर्चा की गई है।

जैसा जुलाई 2009 के आदेश के पैरा 20 (xv) में बताया गया है कि आईजीटीपीएल, द्वारा आईसीटीडी के आरंभिक चरण में प्रशुल्क में अत्यधिक बढोत्तरी पर सीओपीटी और उपयोगकर्ताओं को भारी चिंता थी। कुछ उपयोगकर्ता एसोसिएशनों ने दरों में कमी की मांग की थी। सीओपीटी ने तब संयुक्त सुनवाई में ठीक उल्लेख किया था कि प्राधिकरण के समक्ष कार्य यह है कि वे हितों व्यापार व्याज को संतुलित करना है और निवेश पर प्रचालन को समुचित प्रतिफल देने का है क्योंकि आईजीटीपीएल द्वारा अत्यधिक पूंजी निवेश के कारण परियोजना के प्रथम चरण पर प्रशुल्क में अत्यधिक वृद्धि की गई थी।

2005 के दिशानिर्देशों द्वारा सकलित लागत जमा पद्धति के अंतर्गत अनुमानित राजस्व कि आवश्यकताओं को प्रशुल्क निर्धारण हेतु आधार के रूप में लिया गया था। चूंकि प्रासमिक पद्धति प्रारंभिक प्रशुल्क वृद्धि को कम करने के लिए सामान्यतः जमा लागत पद्धति में सुधार करने का उपयोगी विश्लेषणात्मक साधन तो उपलब्ध कराती है और ही साथ दीर्घावधि में प्रचालक को प्रतिलाभ प्राप्त करने की अनुमति भी प्रदान करती है। प्रासमिक पद्धति का उपयोग पहले कुछ वर्षों में राजस्व में उतार-चढ़ाव को समान करने था और प्रशुल्क वृद्धि को कम करने के लिए प्रारंभिक प्रशुल्क में निम्न राजस्व आधार के निर्धारण के लिए विश्लेषणात्मक साधन के रूप में उपयोग किया गया।

- (ii). 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रभावोत्पादक प्रशुल्क निर्धारण के समय लगाए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर निजी टर्मिनल की वास्तविक आगिक और वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा अनिवार्य है।

आईजीटीपीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान प्राधिकरण ने आईसीटीडी के लिए अगस्त 2009 के आदेश में वर्णित कारणों हेतु आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत छः वर्ष अर्थात् 2010 से 2015 के लिए अनुमानों पर आधारित छः वर्ष के लिए प्रशुल्क निर्धारित किए।

जैसा पहले बताया गया है कि आईजीटीपीएल ने अपने प्रचालनों को आईसीटीडी को अंतरित कर दिया है और पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान प्रस्तावित 1 जनवरी 2010 के बदले 18 फरवरी 2011 को प्रचालन शुरू किए। चूंकि आईसीटीडी में प्रचालनों के लिए वास्तविकताओं की सूचना केवल 18 फरवरी 2011 को दी गई थी इसलिए वास्तविकताओं अर्थात् अनुमानों की तुलना के लिए प्रासंगिक अवधि 18 फरवरी 2011 से 31 दिसंबर 2015 तक है। वर्ष 2011 के लिए माने गए अनुमानों को इसलिए आईसीटीडी पर प्रचालनों की अवधि के लिए एक जैसा तुलना हेतु 317 दिन अर्थात् 18 फरवरी 2011 से 31 दिसंबर 2011 तक को यथानुपात समायोजित किया गया। चूंकि अनुमान कैलेंडर वर्ष पर आधारित है और बतायी गई वास्तविकता वास्तविकताओं पर आधारित हैं इसलिए तुलना समान अवधि के लिए 18 फरवरी 2011 से 31 दिसंबर 2015 तक अर्थात् वास्तविकताओं के अनुमान के लिए समेकित ढंग से की गई।

अगस्त 2009 के आदेश में वर्ष 2010 से 2015 तक माने गए अनुमान कैलेंडर वर्ष आधार पर है जैसा उस समय आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत किया गया। तथापि, आईजीटीपीएल द्वारा बतायी गई वास्तविकताएं वित्तीय वर्ष आधार पर लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार हैं। जैसा पहले बताया गया है कि वर्ष 2010-11 के लिए आईजीटीपीएल ने 1 अप्रैल 2010 से 17 फरवरी 2011 की अवधि हेतु आईजीटीपीएल पर अपने प्रचालनों के लिए और दिनांक 18 फरवरी 2011 से 31 मार्च 2011 तक आईसीटीडी में अपने प्रचालनों के लिए चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा विधिवत् प्रमाणित पृथक लेखे प्रस्तुत किए जिन्हें माना जाता है।

2015-16 के संबंध में आईजीटीपीएल ने अंतिम/ लेखा परीक्षित न किए गए लेखाओं पर आधारित आंकड़ों को अद्यतन किया है और इन्हें आईसीटीडी के लिए अनुमानों के साथ सीधी सीधी तुलना हेतु अप्रैल 2015 से दिसंबर 2015 तथा जनवरी 2016 से मार्च 2016 तक की अवधि लिए पृथक किया है, जो दिसंबर 2015 तक है। दो अवधि को अलग करने के लिए जनवरी 2016 से मार्च 2016 तक अवधि हेतु लागत विवरण में माने गए अंतिम लेखाओं पर आधारित आंकड़ों को आईजीटीपीएल द्वारा अंतिम लेखाओं 2015-16 में आंकड़ों से समाधान किया गया है।

- (iii). अनुमानित स्थिति तक पहुंचने के लिए अंतिम आदेश में पालन की गई पद्धति को वर्ष 2010 से 2015 के लिए वास्तविक निवल अधिशेष/घाटे के आकलन के लिए अपनाया गया है। आईजीटीपीएल ने वार्षिक लेखाओं में बतायी गई आय/व्यय के साथ लागत विवरण में मानी गई आय और व्यय का समाधान करते हुए एक विवरण प्रस्तुत किया है और इसलिए आईजीटीपीएल द्वारा अपने लागत विवरण में दिए गए वास्तविक आंकड़ों को इस विश्लेषण में उत्तरवर्ती पैराग्राफ में यथा वर्णित कुछ समायोजन की शर्त पर माना गया है। 18 फरवरी 2011 से 31 दिसंबर 2015 वर्षों के दौरान आईसीटीडी पर आईजीटीपीएल के कार्य निष्पादन विश्लेषण के साथ आईजीटीपीएल द्वारा भरे गये लागत विवरण में किए गए संशोधन पर नीचे चर्चा की जा रही है:

- (क). आईजीटीपीएल द्वारा 18 फरवरी 2011 से 31 दिसंबर 2015 तक की अवधि के दौरान नियंत्रित यातायात परिवहन अगस्त 2009 की समान अवधि के प्रशुल्क आदेश में अनुमानित परिवहन 36,87,234 टीईयू अनुमानित के बदले 17,20,089 टीईयू है वास्तविक कार्य निष्पादन में अंतर ऋणात्मक 53.35% है जिसे +/-20% से अधिक पाया गया है।

- (ख). जैसा पहले बताया गया है कि आईसीटीडी के लिए अनुमोदित एसओआर 3.48% की वार्षिक वृद्धि की शर्त पर था। पिछले प्रशुल्क आदेश में माने गए प्रत्येक वर्ष के लिए आय अनुमान को आईसीटीडी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क को अधिकार में लेने के लिए समायोजित किया गया जिसने वास्तविक आय के साथ समान तुलना करने के लिए उक्त आदेश में अनुमोदित 3.48% की वार्षिक प्रशुल्क वृद्धि शामिल है।

- (ग). आईजीटीपीएल ने सूचित किया है कि वर्ष 2011-12 से 2015-16 के लिए क्रमशः 96.94 लाख रु., 17.01 लाख रु., 63.45 लाख रु., 88.46 लाख रु. और 203.65 लाख रु. तक व्यापार/व्यावसायिक छूट स्वीकृत की थी। पिछली अवधि के विश्लेषण के उद्देश्य के लिए वार्षिक लेखाओं में यथा सूचित निवल छूट वास्तविक आय मानी गयी। यह भारत के महा

न्यायवादी के विचार के जैसी ही है जैसा पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने दिनांक 12 जून 2015 के पत्र द्वारा सूचित किया है कि ऑपरेटर द्वारा लेखा परीक्षित लेखाओं के आधार पर अर्जित वास्तविक आय मानी जाए और यह कोई सौद्धांतिक आय नहीं है।

- (घ). आयकर रिफंड पर प्राप्त व्याज, प्राप्त डिविडेंड और चालू गैर-व्यापार निवेश की विक्री पर लाभ तथा जमा राशि से व्याज आय को पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुपालन में स्थिति को बरकरार रखने के लिए लागत विवरण में माना नहीं गया है। वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए आईजीटीपीएल ने स्वयं की संरक्षक कंपनी डीपी वर्ल्ड को संघटक प्रत्याभूति कमीशन के लिए व्यय को अलग रखा है। आईजीटीपीएल द्वारा दिए गए उपायों को मान लिया गया है।
- (ङ). वर्ष 2015-16 के लिए वार्षिक लेखाओं से 26.80 लाख रु. की विविध आय का पता चलता है। आईजीटीपीएल ने 17 लाख (दिसंबर 2015 तक की अवधि के लिए) और वित्त वर्ष 2015-16 की शेष अवधि के लिए 9.80 लाख रु. अर्थात् कुल 26.80 लाख रु. की विविध आय को अलग रखा है। हमारे विश्लेषण में, 2015-16 के लेखों में पता लगायी गई विविध आय को एफएमआई के अंतर्गत माना है।
- (च). आईजीटीपीएल के वार्षिक लेखाओं से वर्ष 2011-12 से 2014-15 और 1 अप्रैल 2015 से 31 दिसंबर 2015 तक क्रमशः 4760.90 लाख रु., 2549.50 लाख रु., 3921 लाख रु., 1900.76 लाख रु. और 1100 लाख रु. की निवल विदेशी विनिमय हानि का पता चलता है।

आईजीटीपीएल ने विदेशी विनिमय हानि को यह कहकर अलग रखा है कि यह विदेशी मुद्रा ऋण एवं अन्य देय के दोबारा वर्णन के कारण है। आईजीटीपीएल द्वारा किए गए उपायों को माना गया। आईजीटीपीएल ने यह भी बताया है कि विनिमय भुगतान उसके द्वारा ऋण के वास्तविक भुगतान पर विनिमय लाभ/हानि का दावा किया जाएगा।

- (iv) आईजीटीपीएल को व्यापार प्रबंधन समर्थन सेवाएं प्राप्त करने के लिए आईजीटीपीएल ने दिनांक 10 मार्च 2005 के सेवा करार को रद्द करते हुए दिनांक 11 नवंबर 2014 को डी.पी. वर्ल्ड एफ.जेड.ई. के साथ तकनीकी सेवा करार किया।

जैसा कि पहले बताया गया है, पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, लेन-देन के दूर के संबंध को प्रमाणित करते हुए उनके सनदी लेखाकार द्वारा जारी प्रमाणपत्र को मानते हुए प्रचालन लागत के भाग के रूप में टीएसएफ को अनुमति दी गई तथा यह इस शर्त के अधीन था कि आईजीटीपीएल अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय आयकर निर्धारण आदेश की प्रति प्रस्तुत करेगा। आईजीटीपीएल ने अब निर्धारण वर्षों अर्थात् 2006-07 से 2013-14 के आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत किए हैं और पिछले पैराओं में इसका विश्लेषण किया गया है। पूर्व में बताए कारणों से वार्षिक लेखाओं में दर्शाए वास्तविक टीएसएफ को 2010-11 (फरवरी 2011) से दिसंबर 2015 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकार किया गया है। जैसा कि पहले बताया गया है आईजीटीपीएल को अगली समीक्षा के समय 2013-14 से आगे के प्रत्येक वर्ष के लिए आयकर प्राधिकारियों से प्राप्त आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करने की सलाह दी जा सकती है ताकि यह प्रदर्शित हो सके कि आयकर विभाग ने लागत की इस मद को स्वीकार कर लिया है और यह भी पुष्टि कर सके कि आईजीटीपीएल द्वारा भुगतान किया जा चुका है। यदि ऐसे प्रमाण प्रस्तुत नहीं किए जाते तो अभी अनुमत व्यय को अगली प्रशुल्क समीक्षा में समायोजित नहीं किया जा सकता है।

- (v). आईजीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क आदेश में अपनाई गई नीति के अनुरूप आईसीटीटी तथा भविष्य के आकलनों के लिए सभी वर्षों के वास्तविकों में लागत की मद के रूप में राजस्व के हिस्से को शामिल न करके ठीक किया है।
- (vi). आईजीटीपीएल ने वास्तविक व्यय प्रस्तुत करते हुए ऋण पर व्याज सीओपीटी को देय वकाया के व्याज को शामिल नहीं किया है। आईजीटीपीएल द्वारा इसे अलग रखा जाना आकलनों में पालन की गई नीति के अनुरूप है।
- (vii). आईजीटीपीएल ने लागत विवरण में अन्य बैंक प्रभार मद के अंतर्गत वर्ष 2010-11 से 2014-15 के लिए क्रमशः 115 लाख रु., 158 लाख रु., 27 लाख रु., 80 लाख रु. तथा 454 लाख रु. और 2015-16 के अंतिम खातों के आधार पर 2015-16 (दिसंबर 2015 तक) के लिए 19 लाख रु. के वास्तविक व्यय पर विचार किया है। उक्त वर्षों के लिए आईजीटीपीएल के वार्षिक लेखाओं में, उक्त व्यय को अन्य ऋण ग्रहण लागत में प्रदर्शित किया गया है।

आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2010-11 से 2014-15 के लिए प्रस्तुत इस मद के विवरण पर ध्यान देने से यह पाया गया कि इस मद में नियमित बैंक प्रभार तथा साथ ही आईजीटीपीएल द्वारा लिए गए ऋण के बैंक प्रभार शामिल हैं। नियमित बैंक प्रभार के लिए वास्तविक व्यय, बैंक प्रतिभूति जारी करने के लिए बैंक प्रभार तथा आधारभूत संरचना समर्थन के साथ व्यापक नकदी प्रबंधन समाधान हेतु प्रभार 13 लाख रु. (18 फरवरी 2011 से मार्च 2011 तक) और वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए क्रमशः 8.20 लाख रु., 2.85 लाख रु., 3.59 लाख रु., 7.18 लाख रु. का विचार किया गया। अन्य बैंक प्रभार को जो ऐसा लगता है कि आईजीटीपीएल द्वारा लिए गए ऋण/उधार से संबंधित है जो लागत की मद के रूप में स्वीकार्य नहीं है, अतः इसे छोड़ा दिया गया है। वर्ष 2015-16 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत ब्रेक-अप के उपलब्ध न होने पर, अंतिम लेखाओं के आधार पर आईजीटीपीएल द्वारा 19 लाख रु. पर विचार किया गया। 2015-16 के आंकड़े वैसे भी वर्ष 2015-16 के अंतिम लेखा परीक्षित खातों के संबंध में अगली समीक्षा के समय समीक्षित किए जाएंगे।

- (viii). नियोजित पूंजी के निर्धारण के प्रयोजन हेतु वर्ष 2010-11 से 2014-15 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा विचारित वार्षिक लेखाओं में दर्शाई गई शुद्ध स्थायी परिसंपत्तियां मान्य हैं। 2015-16 के संबंध में, वार्षिक लेखाओं में शुद्ध स्थायी परिसंपत्तियां 71,315.78 लाख रु. की बताई गई है। (71,294.90 लाख रु. की मूर्त परिसंपत्तियों तथा 20.88 लाख रु. की अमूर्त परिसंपत्तियों) आईजीटीपीएल ने 2015-16 की अवधि (दिसंबर 2015 तक) के लिए 72,991 लाख रु. तथा मार्च 2016 को समाप्त हो रही अवधि के लिए 68,361.56 लाख रु. की शुद्ध स्थायी परिसंपत्तियों की शुद्ध निर्धारित परिसंपत्तियों पर विचार किया है जो 2015-16 के अनंतिम खातों में दर्शाए आंकड़ों से नहीं मिलती। हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2015-16 के लिए शुद्ध स्थायी परिसंपत्तियों पर 71,315.78 लाख रु. पर विचार किया गया जैसा कि उक्त वर्ष के अनंतिम खातों में दर्शाया गया है।
- (ix). कार्यशील पूंजी को निम्नवत् विश्लेषित किया गया है:
- (क). आईजीटीपीएल ने सूचित किया है कि ऋणदाताओं के मूल्य का अनुमान लगाने के लिए दो माह की आय के बदले पिछली प्रचलित पद्धति के आधार पर वर्ष 2011-12 से दिसंबर 2015 तक के लिए विविध देनदारों के रूप में केवल 8 दिन की आय मानी है। यह 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निहित प्रावधानों के अनुसार नहीं है। विविध देनदारों को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.9.9 में निर्धारित मानदंडों के अनुसरण में शून्य माना है।
- (ख). आईजीटीपीएल ने कार्यशील पूंजी के प्रयोजन स्वीकार्य माल सूची निकालने का आधार प्रस्तुत नहीं किया है। लेकिन उसने यह बताया है कि भंडार के अनुमान के उद्देश्य हेतु ईंधन और उपयोग किए जाने वाले अतिरिक्त सामान को इससे बाहर रखा है। आईजीटीपीएल द्वारा माने गए आंकड़े वार्षिक लेखाओं में सूचित भंडार के उपभोग से सह संबद्ध नहीं हो सकते। भंडारों और अतिरिक्त सामान के उपभोग हेतु वर्ष 2010-11 से 2014-15 के लिए वार्षिक लेखाओं में सूचित आंकड़े और लिए गए ईंधन को छोड़कर तथा उस पर छः महीनों को कार्यशील पूंजी की गणना में माना गया।
- (ग). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नकद शेष को एक माह के नकद खर्चों पर अनुमति दी जाएगी। तथापि, आईजीटीपीएल द्वारा माने गए नकद शेष को निर्धारित मानदंड की तुलना में कम पाया गया। इसलिए आईजीटीपीएल द्वारा माने गए नकद शेष को दिशानिर्देश के अनुरूप संशोधित किया जाता है।
- (घ). आईजीटीपीएल ने वर्ष 2011-12 से 2015-16 के वार्षिक लेखाओं में सूचित आंकड़ों के अनुसार चालू देयताओं के रूप में केवल व्यापार देय पर विचार किया। आईजीटीपीएल ने अन्य चालू देयताओं अर्थात् पूंजीगत वस्तुओं के लिए लेनदारों को देय, सीओपीटी को देय, ग्राहकों से प्राप्त अग्रिम, अन्य देय इत्यादि पर विचार नहीं किया है। चालू देयताओं की उक्त मदों को कार्यशील पूंजी परिकलन में भी माना गया है।
- (ङ). उक्त समायोजनों की अधीन कार्यशील पूंजी की गणना ऋणात्मक मानी गयी इसलिए इसे शून्य माना जाए। इस प्रकार नियोजित पूंजी में वर्ष 2011-12 से 2014-15 और 31 दिसंबर 2015 तक (2015-16) के लिए क्रमशः 96442.20 लाख रु., 89543.40 लाख रु., 83744.20 लाख रु., 77317.60 लाख रु. और 71315.78 लाख रु. पर केवल संपत्तियों का निवल ब्लॉक शामिल है।
- (x). यहां पर वर्णन करना उचित होगा कि एसओआर के पिछले संशोधन में, आईजीटीपीएल ने 600 मीटर के जहाजी घाट के आधार पर 11,95,740 टीईयू की इष्टतम जहाज घाट क्षमता का अनुमान लगाया है और दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों को लागू किया जा रहा है, जिसे टर्मिनल की इष्टतम क्षमता के रूप में लिया गया है चूंकि इष्टतम जहाज घाट क्षमता सीमांत होती है।

आईजीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क आदेश में 48.80 हेक्टेयर भूमि के संदर्भ में परिमाण की अधिकतम 5.75 मिलियन टीईयू क्षमता का आकलन किया था। जिसमें इस प्राधिकरण ने संशोधन किया था और 2.28 मिलियन टीईयू का आकलन किया था एवं केवल आईजीटीपीएल द्वारा माने गए 720 ग्राउंड स्लॉट/हेक्टेयर के स्थान पर माने गए 286 ग्राउंड स्लॉट/हेक्टेयर के प्रातिमान में एकमात्र संशोधन किया गया।

वर्तमान प्रक्रिया में, आईजीटीपीएल ने परिणाम क्षमता का सीमांत गुणक के रूप में आकलन किया है और दिसंबर 2015 तक 3,43,381 टीईयू की अधिकतम क्षमता का आकलन किया है। जनवरी से मार्च 2016 के लिए विस्तार समय के संशोधित प्रतिमान स्टैक औसत ऊंचाई के साथ आईजीटीपीएल ने इसे 2446 ग्राउंड स्लॉट के लिए अधिकतम 4,24,019 टीईयू प्रतिमान क्षमता का आकलन किया है। इसके लिए आईजीटीपीएल ने 2446 का ग्राउंड स्लॉट माना है। आईजीटीपीएल ने चरण 1 का सीओपीटी द्वारा आवंटित 61.90 हेक्टेयर के कुल क्षेत्रफल में ही प्रतिमान उपयोग हेतु केवल 11.8 हेक्टेयर भूमि का उपयोग किया जा रहा है। तदनुसार, 11.80 हेक्टेयर के कुल प्रातिमान के लिए 207 ग्राउंड स्लॉट प्रति हेक्टेयर मानते हुए 3,43,533 टीईयू का परिकलन किया और जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल और कुछ अन्य के पिछले प्रशुल्क आदेश में माने गए 286 हेक्टेयर ग्राउंड स्लॉट अपनाने का जब विशेष अनुरोध किया तो जैसा जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल और कुछ अन्य के अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क आदेश में किया गया है। आईजीटीपीएल ने कहा कि टर्मिनल की डिजाइन और लागत गए उपस्कर एवं अन्य प्रचालन गुणकों के आधार पर प्रतिमान के ले आउट, अपेक्षित सड़क के आधार पर प्रित हेक्टेयर ग्राउंड स्लॉट की संख्या अलग-अलग होगी। सीओपीटी ने आईजीटीपीएल द्वारा दिए गए 2446 ग्राउंड स्लॉट के लिए अधिकतम 4,24,019 क्षमता का आकलन किया है। उपर्युक्त पर ध्यान देते हुए पिछले अवधि के विश्लेषण के लिए आईजीटीपीएल द्वारा आकलन की गई क्षमता जिसे सीओपीटी ने भी पृष्ठांकित किया है, पर विचार किया गया है। किसी भी स्थिति में इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा

क्योंकि वे पूरे आरओसीई के हकदार हैं क्योंकि सीओपीटी ने आईजीटीपीएल द्वारा पिछली अवधि में किए गए निवेश पर कोई टिप्पणी नहीं की है।

- (xi). अगस्त, 2009 के पिछले प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2010 से 2015 के लिए निवेश की गई पूंजी पर 16% की दर से प्रतिलाभ माना गया। उक्त अवधि के लिए वास्तव में निवेश की गई पूंजी का विश्लेषण करने समय भी यही स्थिति मानी गई है।
- (xii). (क). आईसीटीटी पर 18 फरवरी 2011 से 31 दिसंबर 2015 तक की पिछली प्रचालन अवधि के आकलनों की तुलना वास्तविकता का विश्लेषण करके लागत विवरण की एक प्रति अनुलग्नक- I (ग) के रूप में संलग्न है।
- (ख). पिछले प्रशुल्क आदेश माने गए अनुमानों की तुलना में वास्तव की तुलना का सार नीचे तालिका में दिया गया है:-

(लाख रु. में)

विवरण	वर्ष 18.02.2011 से 31.12.2015 का योग (लाख रुपए में)		अंतर प्रतिशत में
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार आकलन	वास्तव में	
यातायात (टीईयू में)	36,87,234	17,20,089	-53.35%
कुल प्रचालन आय	1,81,601.38 *	81,772.24	-54.96%
एफएमई में से एफएमआई घटाने के पश्चात् कुल प्रचालन व्यय	84,349.60	58,398.28	-30.77%
प्रतिलाभ से पूर्व अधिशेष/घाटा	97,251.78	23,373.97	
नियोजित पूंजी (औसत)	1,01,632.57	83,672.64	-17.67%
नियोजित पूंजी पर 16% की दर पर प्रतिफल	78,851.75	64,085.48	
आरओसीई के पश्चात् निवल अधिशेष (पूर्व के अधिशेष के समायोजन से पहले)	18,400.00	(42,565.48)	
अगस्त 2009 के आदेश में आकलित पिछली अवधि के अधिशेष का समायोजन	1,616.00	-	
आरओसीई के पश्चात् निवल अधिशेष (पिछले अधिशेष के समायोजन के पश्चात्)	20,016.00 #	(42,565.48)	

\* प्रचालन आय के आकलनों को आईजीटीपीएल द्वारा 18 फरवरी 2011 से कार्यान्वित किए गए आईसीटीटी प्रचालनों के अगस्त 2009 के आदेश में प्रदान की गई प्रशुल्क वृद्धि के प्रभाव को दर्शाने के लिए अद्यतन किया गया है।

# वर्ष 2010 में 12,320 लाख रु. एवं वर्ष 2011 में 6373 लाख रु. (12 फरवरी 2011 तक यथानुपात आधार पर) आकलित हानि मामले के पश्चात् 6805 लाख रु. (20016-12320 लाख रु. -6373 लाख रुपए) का अधिशेष होगा। 6805 लाख रु. जुलाई 2009 के आदेश के अनुलग्नक—V में दिए गए छः वर्षों में प्रशुल्क में क्रमिक वृद्धि को मानते हुए पिछले प्रशुल्क आदेश में समायोजन के कारण (2,06,161 लाख रु. -31,99,355 लाख रु.) अधिशेष है।

- (xiii). 18.02.2011 से 31.12.2015 तक की अवधि से संबंधित पिछली अवधि के संदर्भ में विश्लेषण से प्राप्त तथ्य नीचे दिए गए हैं।
- (क). 18.02.2011 से 31.12.2015 की अवधि के दौरान आईजीटीपीएल ने आकलित 36,87,234 टीईयू यातायात के स्थान पर विस्तार में कुल 17,20,089 टीईयू यातायात का प्रहस्तन किया है। वास्तविक प्रतिमानों अर्थात् वास्तव के प्रहस्तन किए गए यातायात में अनुमानों की तुलना में 53.35% की कमी आई है।
- (ख). आईजीटीपीएल द्वारा इसी अवधि के लिए अर्जित प्रचालन आय 1,81,601.38 लाख रु के आकलन स्थान पर 81,789.29 लाख रु. है जिससे 54.96% का नकारात्मक अंतर आया।
- (ग). व्यय में, इसी अवधि के लिए पिछले आदेश में आकलन किए गए 84,349.60 लाख रु. के स्थान पर वास्तविक कुल व्यय 58,398.28 लाख रु. है। इस प्रकार यह कुल वास्तविक व्यय पिछले आदेश में आकलित व्यय की तुलना में 30.77% का नकारात्मक अंतर दर्शा रहा है।
- (घ). दिनांक 18.02.2011 से 31.12.2015 की अवधि के दौरान आकलित 1,01,632.57 लाख रु. के औसत पूंजी निवेश के स्थान पर 83,672.64 लाख रु. की औसत पूंजी निवेश की गई। औसत पूंजी निवेश में 17.67% का नकारात्मक अंतर है।

- (ड). हमारे द्वारा तैयार किए गए लागत विवरण के अनुसार आईजीटीपीएल ने दिनांक 18.02.2011 से 31.12.2015 तक की अवधि के लिए आईसीटीटी में इसके प्रचालन के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ से पूर्व 23,373.97 लाख रु. का कुल अधिशेष अर्जित किया है। दिनांक 18.02.2011 से 31.12.2015 तक की अवधि का औसत अधिशेष 4809.46 लाख रु. (अर्थात् 23,373.97 लाख रु./4.86 वर्ष) है। नियोजित पूंजी पर आईजीटीपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ संबंधी विवरण नीचे तालिका में दिया गया है। औसत निवेश की गई पूंजी पर अर्जित औसत 5.75% प्रतिलाभ का अनुमान लगाया है जिसे नीचे तालिका में दर्शाया गया है:-

(लाख रु. में)

विवरण	18.02.2011 से 31.03.2011	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16 (दिसंबर 2015 तक)	औसत
आईजीटीपीएल द्वारा अर्जित लाभ से पूर्व वास्तविक अधिशेष/घाटा	(1049.07)	3686.90	4251.25	4382.21	5490.68	6612.00	4809.46
वास्तव में नियोजित पूंजी	1,03,155.00	96,442.20	89,543.40	83,744.20	77,317.60	71,315.78	83,672.64
नियोजित पूंजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ	-1.02%	3.82%%	4.75%	5.23%	7.10%	9.27%	5.75%

- (च). उपर्युक्त विश्लेषण से देखा जा सकता है कि प्रचालन आय के संबंध में वास्तविक प्रतिमान अर्थात् वास्तविक प्रहस्तन किए गए यातायात एवं वित्तीय निष्पादन में नकारात्मक भिन्नता है और यह - 20% से अधिक है। इसके अतिरिक्त उपर्युक्त तालिका के अनुसार, आईजीटीपीएल ने पिछले आदेश में निवेश की गई पूंजी पर माने गए 16% प्रतिलाभ के स्थान पर निवेश की गई पूंजी पर 5.75% औसत प्रतिलाभ अर्जित किया है। यह भिन्नता 20% से अधिक है।

प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.13 के अनुसार, पिछली प्रशुल्क अवधि की वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन की समीक्षा में + अथवा - 20% से अधिक भिन्नता होती है तो तब ऐसे उपार्जित लाभ/हानि को अगली प्रशुल्क अवधि में समायोजित किया जाए। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा संप्रेषित महान्यायवादी की राय के अनुसार भौतिक एवं वित्तीय प्रतिमान में भिन्नता खंड 2.13 के उद्देश्यार्थ ध्यान रखा जाए। इसके अतिरिक्त, भौतिक एवं वित्तीय प्राचलों में भिन्नता की स्थिति में प्रचालक को 20% अधिशेष रखने की अनुमति होगी। शेष 80% अधिशेष में प्रचालक एवं उपयोगकर्ता के मध्य समान हिस्सेदारी होनी चाहिए। संक्षेप में, भावी प्रशुल्क में समायोजन पर विचार करते हुए प्रचालक 60% अतिरिक्त अधिशेष रखेगा और उपयोगकर्ता 40% अधिशेष रखेगा।

यहां यह बताना उचित होगा कि खंड 2.13 में निर्धारित प्रावधान + /(-) 20% की धनात्मक/ऋणात्मक भिन्नता से संबंधित है। जैसा कि स्पष्ट है कि भौतिक एवं वित्तीय प्रतिमान में भिन्नता 20% से अधिक है और यह भिन्नता ऋणात्मक है। इसलिए यह आईसीटीटी प्रचालन के पिछली अवधि के घाटे को अगली प्रशुल्क अवधि में समायोजित करने का मामला है। तदनुसार, 42,565.48 लाख रु. के कुल निवल घाटे का 40% अर्थात् 17,026.19 लाख रु. आईसीटीटी के अगले प्रशुल्क में समायोजन का मामला है।

- (छ). वर्तमान प्रशुल्क अवधि में आईसीटीटी के प्रशुल्क में समायोजन हेतु आईजीटीपीएल के आरजीसीटी एवं आईसीटीटी की पिछली अवधि के माने गए अतिरिक्त अधिशेष/ घाटे का समेकित सार नीचे तालिका में दिया गया है:-

(लाख रु. में)

विवरण	आईसीटीटी के निर्धारित प्रशुल्क में समायोजन हेतु माने गए
(क).आरजीसीटी पर प्रचालन के	
(i). अधिशेष में भिन्नता अर्थात् वर्ष 2008-09 एवं 2009-10 (नवंबर 2009 तक) के वास्तविक की समीक्षा के आधार पर अगस्त 2009 के आकलित आदेश में समायोजित अतिरिक्त अधिशेष	(-) 282.00
(ii). दिसंबर 2009 से 17.02.2011 तक आरजीसीटी पर प्रचालन की बढ़ाई गई अवधि हेतु आकलित वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष	929.74
(क) का योग	647.74
(ख).आईसीटीटी पर प्रचालन के	
18.02.2011 से 31.12.2015 तक की अवधि में आईसीटीटी पर निवल 40% घाटा	(-) 17,026.19



[(-)₹42,565.48 लाख x 40%]	
(ग). 5459.48 लाख रु. तीन समान किस्तों में वर्ष 2016-17 से 2017-18 के आईसीटीटी के समायोजन हेतु मानी गई क + ख का योग	(-)16,378.45

- (ज). इस प्रकार, वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक प्रत्येक वर्ष 5459.48 लाख रुपए की तीन समान किस्तों में आईसीटीटी के प्रशुल्क का निर्धारण करते समय आईजीटीपीएल के आरजीसीटी एवं आईसीटीटी पर वर्ष 2008-09 से दिसंबर 2015 तक के दौरान स्वीकार्य लागत एवं अनुमेय प्रतिलाभ के अतिरिक्त प्रचालन से 16,378.45 लाख रु. के कुल वास्तविक घाटे के समायोजन पर विचार किया गया।

जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि 1 अप्रैल 2015 से 31 दिसंबर 2015 की अवधि के विश्लेषण में मानी गई राशि अनंतिम लेखाओं पर आधारित है इसलिए 1 अप्रैल 2015 से 31 दिसंबर 2015 की अवधि की वास्तविक स्थिति अगले प्रशुल्क संशोधन के दौरान समीक्षा की शर्त के अधीन है। यदि अब अतिरिक्त अधिशेष की मात्रा में भिन्नता पाई जाती है तो ऐसी भिन्नता को अगले प्रशुल्क वैधता अवधि में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (xiv). (क). पोत परिवहन मंत्रालय ने 12 जून 2015 के अपने पत्र द्वारा प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के कुल प्रावधानों की व्याख्या पर भारत के महा न्यायवादी की राय संप्रेषित की है। पोत परिवहन मंत्रालय ने उसे प्राप्त महान्यायवादी की राय संप्रेषित करते समय प्राधिकरण को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के 10.2 के अंतर्गत प्रमुख पत्तन न्यासों में वीओटी टर्मिनलों के प्रचालन नियमन हेतु महान्यायवादी की राय पर विचार करने की सलाह दी है। तदनुसार, प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत शासित आईजीटीपीएल सहित एमबीओटी टर्मिनल प्रचालकों को हमारे पत्र संख्या टैम्प/46/2015-मिस दिनांक 24 जुलाई 2015 द्वारा संप्रेषित किया है कि आगे से प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत प्रमुख पत्तन न्यासों पर प्रचालित वीओटी टर्मिनलों के प्रशुल्क नियमन हेतु निम्नलिखित पर विचार किया जाए:-

- (i). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 के उद्देश्यार्थ वित्तीय एवं भौतिक प्रचलनों का ध्यान में रखा जाएगा। प्रचालक को 20% अधिशेष रखने की अनुमति होगी। केवल 20% के अतिरिक्त अधिशेष की प्रचालक एवं उपयोगकर्ता के मध्य समान हिस्सेदारी होगी।
- (ii). खंड 2.13 के उद्देश्यार्थ मानी गई आय उनके लेखा परीक्षित लेखाओं पर आधारित प्रचालक द्वारा अर्जित वास्तविक आय होगी न कि सैद्धांतिक आय।

- (ख). आईजीटीपीएल को वह भी बताया गया कि प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल दिनांक 5 अगस्त 2009 के प्रशुल्क आदेश से तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क अविध की अधिशेष मात्रा का पुनः आकलन प्रारंभ किया जाएगा और उक्त प्रशुल्क आदेश में निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा की जाएगी।

उपर्युक्तस्थिति को ध्यान में रखते हुए प्रशुल्क आदेश संख्या टीएएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल दिनांक 5 अगस्त 2009 के तत्काल पूर्व की अविध के लिए उक्त आदेश में अधिशेष मात्रा के संदर्भ में दिनांक 5 अगस्त 2009 के प्रशुल्क आदेश की समीक्षा का कार्य आईजीटीपीएल के वर्तमान संशोधन के प्रस्ताव के साथ प्रारंभ किया गया है।

- (ग). जैसा कि पैरा 20 (vi) में बताया गया है कि अगस्त 2009 के प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2005-06 से 2008-09 के आकलनों में पूर्व आतायात आकलनों को शामिल किया गया है।

यह देखा जा सकता है कि पिछले प्रशुल्क ओदश में वर्ष 2005-06 से 2008-09 के वार्षिक लेखाओं में बताए गए आकलनों की तुलना वास्तविक वर्ष 2005-06 में 6% वर्ष 2006-07 में 8% और वर्ष 2007-08 में 5% तत्कालिक पूर्व संशोधित आदेश में माने गए आकलनों से कम है।

अगस्त 2009 के आदेश में प्राधिकरण ने माना है कि उक्त तीन वर्ष में आईजीटीपीएल की भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन + /(-) 20% के भीतर दर्शा रहा है। इसलिए जैसाकि प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.13 में उल्लिखित है, अगस्त 2009 के आदेश में प्रशुल्क का निर्धारण करते समय उक्त तीन वर्ष में हुए अतिरिक्त अधिशेष का निर्धारण नहीं किया गया।

इसके अतिरिक्त, जैसा कि उनके लेखा परीक्षित लेखाओं में बताया गया है कि पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रचालक द्वारा अर्जित आय को वर्ष 2005-06 से 2008-09 की आय माना गया है। छूट के संबंध में कोई समायोजन नहीं किया गया है क्योंकि आईजीटीपीएल ने पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान उक्त अवधि 2005-06 से 2008-09 के लिए ऐसा कुछ नहीं बताया गया है।

उपर्युक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए अगस्त 2009 के आदेश में आकलित पिछली अवधि के आकलित अधिशेष के संदर्भ में किसी समायोजन की कोई आवश्यकता नहीं है।

(xv). आईसीटीटी पर प्रचालन के प्रशुल्क संशोधन हेतु और आगे विश्लेषण करने से पूर्व यहां कहना उचित होगा कि रियायत करार (सीए) के खंड 4.2 के अनुसार यह प्रशुल्क उस क्षेत्र अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण केंद्रों एवं प्रशुल्क प्रतिस्पर्धी हों। इसके लिए आईजीटीपीएल को प्रशुल्क की अनुशंसा करने से पहले सीओपीटी से परामर्श करना होगा। आगे, प्राधिकरण ने दिनांक 2 जुलाई 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/70/2014-आईजीटीपीएल द्वारा लदे हुए कंटेनरों की निवधि अवधि में कमी को अनुमोदन प्रदान करते समय विशेषतः उक्त आदेश के पैरा II (viii)(ख) में विशेष रूप से अनुरोध किया था कि वह दरमान में संशोधन का प्रस्ताव करते समय सीओपीटी से परामर्श करे। आईजीटीपीएल का मानना है कि अनुज्ञप्ति करार का अनुच्छेद 4.2 सदाश्रयता से संबंधी खंड है जो अनुज्ञप्ति करार के दोनों पक्षों पर लागू होता है और यह किसी भी तरह से इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित नहीं है। क्या खंड 4.2 प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित है, यह यहां संगत नहीं है। यहां यह अधिक संगत है कि क्या आईजीटीपीएल ने प्रशुल्क में वृद्धि करने के प्रस्ताव से पहले सीओपीटी से परामर्श किया था। जबकि आईजीटीपीएल ने प्रति वर्ष 9.12% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी ने प्रारंभ में 30% कमी का अनुरोध किया और बाद में प्रशुल्क में यथा स्थिति बनाए रखने का अनुरोध किया। ऐसा लगता है कि उनके मध्य प्रभावी परामर्श नहीं हुआ है। तथापि, ऐसा लगता है कि दोनों पक्ष आईजीटीपीएल पर अधिक यातायात के लिए संबंधित प्रशुल्क में कमी चाहते हैं।

(xvi). जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि आईसीटीटी पर मौजूदा एसओआर 31 दिसंबर 2015 तक वैध है। वर्ष 2015-16 के लिए आईजीटीपीएल ने दिसंबर 2015 तक की अवधि और जनवरी से मार्च 2016 की अवधि की राशि अलग-अलग की है। आईजीटीपीएल ने प्रारंभ में 1 जनवरी 2016 से प्रशुल्क संशोधन का प्रस्ताव किया था। आईजीटीपीएल ने वर्ष 2015-16 के अंतिम लेखाओं के आधार पर वर्ष 2015-16 के तीन माह (जनवरी 2016 से मार्च 2016) के आंकड़े प्रस्तुत किए हैं और 2016-17 से 2018-19 (मार्च 2019 तक) तक की भावी अवधि के लिए यह कहते हुए कि इससे तुलना आसान होगी आकलन प्रस्तुत किया है। सामान्यतः प्रशुल्क अवधि तीन वर्ष होती है और दिशानिर्देशों के अनुसार तीन वर्ष के अनुमान माने गए हैं। चूंकि एसओआर की प्रारंभिक वैधता 31 दिसंबर 2015 तक निर्धारित थी और चूंकि आईजीटीपीएल लेखा उद्देश्यों हेतु वित्त वर्ष मानता है इसलिए आईजीटीपीएल द्वारा अपनाई गई नीति को मानना उचित है एवं अगले संशोधन में भी आकलनों की वास्तविकता से आसानी से तुलना करने के लिए 39 माह के अनुमान मानना उचित है।

जनवरी 2016 से मार्च 2016 की अवधि के लिए, यह पाया गया कि आईजीटीपीएल द्वारा माने गए कुल व्यय की तुलना में अंतिम खातों के अनुसार कुल व्यय में 5 लाख रूपए का मामूली अंतर है। व्यय 2015-16 के अंतिम खातों के अनुसार माना गया तथा 5 लाख रूपए का अंतर (अर्थात् बेमेल) अन्य व्यय शीर्षके अंतर्गत रखा गया। उपर्युक्त संशोधन को छोड़ना अंतिम खातों पर आधारित 1 जनवरी 2016 से 31 मार्च 2016 की अवधि के लिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत व्यय को माना गया है तथा 1 जनवरी 2016 से 31 मार्च 2016 की अवधि के लिए वास्तविक स्थिति अगली प्रशुल्क संशोधन प्रक्रिया के दौरान समीक्षा के अधीन है। यदि अभी परिमाणित अतिरिक्त अधिशेष में कुछ भिन्नता पाई जाती है तो, इस भिन्नता को अगले प्रशुल्क वैधता अवधि में पूरी तरह समायोजित किया जायेगा।

वर्ष 2015-16 में आईजीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक प्रवाह 4,19,550 टीईयू है। जबकि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा आकलित यातायात क्रमशः 4,71,300 टीईयू, 5,54,400 टीईयू और 6,22,600 टीईयू है। संबंधित पूर्ववर्ती वर्षों के वास्तविक/अनुमानों की तुलना में वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए यातायात में प्रस्तावित वृद्धि क्रमशः 12.33%, 17.63% और 12.30% है तथा औसत वृद्धि दर 14.09% है। उपयोग कर्ता यों में से एक के यातायात आकलनों पर टिप्पणी प्रस्तुत करते हुए आईजीटीपीएल ने बताया कि वर्तमान बाजार परिदृश्य तथा दक्षिण भारत में मात्रा में ऐतिहासिक वृद्धि को ध्यान में रखते हुए यातायात का अनुमान लगाया गया। आईजीटीपीएल ने यह भी बताया कि यातायात आकलन में मानी गई वर्ष दर वर्ष वृद्धि 13% से 18% तक है, जबकि दक्षिण भारत में मात्रा में ऐतिहासिक वृद्धि 0% से 8% है तथा संभावित धीमी वृद्धि के बावजूद आईजीटीपीएल ने तीन वर्षों में 60% से अधिक वृद्धि का आकलन किया है।

जबकि सीओपीटी ने बताया कि आईसीटीटी पर उस के संचालनों के लिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात जुलाई 2009 के आदेशों में अनुमानित यातायात का भाग है, 2016-17 से 2018-19 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित यातायात के संबंध में, सीओपीटी इस बात पर सहमत है कि कार्गो यातायात के आईजीटीपीएल द्वारा अनुमानित स्तर पर वृद्धि की संभावना है। यातायात अनुमानों में वृद्धि बढ़ने का मुख्य कारण पश्चिम तमिलनाडु क्षेत्र से एग्जिम व्यापार में बढ़ोतरी तथा गुजरात से उत्तरी केरल और पश्चिम तमिलनाडु के तटीय व्यापार में अत्यधिक वृद्धि को बताया गया है। अतः आईजीटीपीएल द्वारा आकलित कंटेनर प्रोफाइल के साथ आईजीटीपीएल द्वारा आकलित यातायात को माना गया।

(xvii). (क). वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लागत विवरण में आईजीटीपीएल द्वारा आकलित कंटेनर प्रहस्तन से संचालित आय क्रमशः 19,637 लाख रूपए, 22,076 लाख रूपए तथा 24,778 लाख रूपए है।

आईजीटीपीएल ने विद्यमान यातायात के स्तर तथा यातायात आकलनों के आधार पर आय अनुमानों की विस्तृत कार्य प्रणाली प्रस्तुत की है। आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत कार्यप्रणाली से यह प्रतीत होता है कि, हालांकि आईजीटीपीएल द्वारा सभी मदों की आय विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर आकलित की गई है, नौकातरण कंटेनर तथा विदेशी श्रेणी के कुछ कंटेनरों के संबंध में आईजीटीपीएल ने रियायतों दरों पर आय आकलित की है। हमारे विश्लेषण में, विदेशी और नौकातरण कंटेनरों से आय नौकातरण कंटेनरों के लिए एसओआर में निर्धारित विद्यमान दरों के अनुसार आकलित की जाती है। उपर्युक्त संशोधनों के अधीन आईजीटीपीएल द्वारा अपनाई गई नीति के

अनुरूप आय आकलनों को माना जाता है। वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए लागत विवरण में मानी गई संशोधित कंटेनर संचालित आय क्रमशः 20,348.79 लाख रुपए, 23,379.04 लाख रुपए और 25,894.12 लाख रुपए है।

(ख). वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा आकलित अन्य संचालित आय क्रमशः 2,340 लाख रुपए, 2,562 लाख रुपए और 2,766 लाख रुपए है जिसमें भंडारण प्रभार से आय, हैच कवर का प्रहस्तन, रीफर संबंधित सेवाएँ एवं अन्य आय शामिल है। आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत आय आकलनों के अनुसार आंकड़ों को दो दशमलव में दर्शाने के एक संशोधन के अलावा आईजीटीपीएल द्वारा आंकलित अन्य आय को माना गया है तथा विश्लेषण के लिए माना गया है।

(ग). उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए कुल संशोधित आय क्रमशः 22,689.25 लाख रुपए, 25,940.75 लाख रुपए और 28,659.85 लाख रुपए है जबकि संबंधित अवधि के लिए आईजीटीपीएल द्वारा यह आकलन क्रमशः 21,978 लाख रुपए, 24,637 लाख रुपए तथा 27,544 लाख रुपए है।

(xviii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में अपेक्षित है कि टर्मिनल प्रचालनों के व्यय आकलन भारत सरकार द्वारा यथाघोषित सभी वस्तुओं के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान गतिशीलता के संदर्भ में मूल्य अस्थिरता हेतु समायोजित यातायात के अनुरूप होनी चाहिए। वर्ष 2016-17 के दौरान निपटान किए जाने वाले प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अंतर्गत दायर प्रशुल्क मामलों के संबंध में प्राधिकरण द्वारा अपनाया गया वृद्धि गुणांक 2.46% है। कुछ लागत मदों के आकलन हेतु आईजीटीपीएल द्वारा लागू वार्षिक वृद्धि जैसे 11% पर मानवशक्ति तथा 3.82% की वार्षिक वृद्धि पर अन्य व्यय अनुमत स्तर से अधिक पाए गए। हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2016-17 तथा 2018-19 के लिए आकलन को जहाँ भी आईजीटीपीएल द्वारा लागू वार्षिक वृद्धि बताए गए स्तर से अधिक है वहाँ संबंधित पूर्ववर्ती वर्षों के वास्तविक/आकलन से अधिक 2.46% की वार्षिक वृद्धि गुणांक को लागू करते हुए संशोधित किया गया है। व्यय आकलन जो यातायात वृद्धि के अनुसार परिवर्तित होते हैं उन्हें आईजीटीपीएल द्वारा आकलित यातायात वृद्धि के लिए समायोजित किया गया है।

(xix). संचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम लागत आकलित करने के लिए मानवशक्ति की संख्या 2015-16 के 89 स्तर से वर्ष 2016-17 में 99, वर्ष 2017-18 में 109 तथा वर्ष 2018-19 में 119 तक वृद्धि होने का आकलन है। संचालन एवं प्रत्यक्ष श्रमिकों की संख्या के लिए यातायात वृद्धि को स्वीकार किया गया है क्योंकि यह आईजीटीपीएल के प्रबंधन का निर्णय है।

वर्ष 2015-16 के दौरान संचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम की वास्तविक औसत लागत 2.82 लाख रुपए वार्षिक है। संबंधित पूर्ववर्ती वर्षों के आकलन की तुलना में वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए औसत संचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम लागत आकलन में 3.19%, 6.19% और 7.44% की वृद्धि आई गई है। हमारे विश्लेषण में 2.46% वार्षिक का वृद्धि गुणांक लागू कर वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आकलनों को कम किया गया है।

वर्ष 2015-16 के दौरान श्रमिक अनुरक्षण की वास्तविक औसत लागत 1.79 लाख रुपए है। संबंधित पूर्ववर्ती वर्षों के आकलन की तुलना में वर्ष 2016-17 से 2018-19 में आईजीटीपीएल द्वारा इस मद के आकलन में 22.35%, 10.96% और 10.70% की वृद्धि आई गई है। हमारे विश्लेषण में 2.46% वार्षिक का वृद्धि गुणांक लागू कर वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आकलनों को कम किया गया है।

(xx). आकलित उपस्कर चालू लागत में विद्युत लागत, ईंधन लागत, मरम्मतों एवं रख-रखाव की लागत शामिल है। आकलन के प्रत्येक मद की चर्चा निम्नलिखित पैराओं में की गई है:-

(क). (i). वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक औसत विद्युत उपभोग 13.67 इकाई प्रति टीईयू बताई गई है। आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आकलित विद्युत उपभोग क्रमशः 13.50 इकाई प्रति टीईयू, 13.03 इकाई प्रति टीईयू तथा 12.49 इकाई प्रति टीईयू है। जब यह उल्लेख किया गया कि विद्युत उपभोग 2008 के दिशानिर्देशों में 8 इकाई प्रति टीईयू के विद्युत उपभोग की तुलना में अधिक है, आईजीटीपीएल ने विविध गतिविधियों तथा कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रचालन गतिविधि रीफर प्लग कंटेनर्स तथा सामान्य प्रकाश के लिए विद्युत उपभोग के विवरण प्रस्तुत किए। आईजीटीपीएल ने बताया कि प्रचालनात्मक उपयोग के लिए विद्युत उपभोग 2008 दिशानिर्देशों में प्रस्तावित मानदंडों के अंदर है। आईजीटीपीएल ने पुष्टि की है कि विद्युत उपभोग 2015-16 के वास्तविक पर आधारित है। आईजीटीपीएल द्वारा आकलित विद्युत उपभोग को विश्लेषण में माना गया है।

(ii). आईजीटीपीएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2016-17 से 2017-18 के लिए क्रमशः 9.89 रुपए, 10.27 रुपए तथा 10.66 रुपए प्रति इकाई विद्युत लागत पर विचार किया है। आईजीटीपीएल ने फरवरी 2016 और मार्च 2016 के महीनों के लिए सीओपीटी द्वारा दिए गए बिजली बिल की प्रति प्रस्तुत की है जिसके अनुसार दर 9.60 रुपए प्रति इकाई है। संबंधित पूर्ववर्ती वर्षों के आकलन की तुलना में आईजीटीपीएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए मानी गई कुल प्रति इकाई विद्युत लागत में क्रमशः 2.49 प्रतिशत, 3.84 प्रतिशत और 3.80 प्रतिशत की वृद्धि है। आईजीटीपीएल द्वारा लागू वृद्धि गुणांक 2.46% वार्षिक के स्वीकार्य स्तर से अधिक है। अतः विद्युत की इकाई लागत की वृद्धि को 2.46% वार्षिक तक सीमित किया गया है। इस प्रकार, लागत विवरण में विद्युत की कुल प्रति इकाई अनुमत लागत क्रमशः 9.84 रुपए, 10.08 रुपए और 10.33 रुपए है।

- (ख). वर्ष 2015-16 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा बताया गया वास्तविक ईंधन उपभोग 2.17 लीटर प्रति टीईयू है। आईजीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए क्रमशः 2.22 लीटर प्रति टीईयू के ईंधन उपभोग का आकलन किया है। आईजीटीपीएल द्वारा आकलित ईंधन उपभोग पर विश्लेषण में विचार किया गया है।

वर्ष 2016-17 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा मानी गई ईंधन की इकाई लागत 37.50 रुपये प्रति लीटर है। तदनंतर वर्ष 2017-18 से 2018-19 के लिए आईजीटीपीएल ने लगभग 3.80% की वार्षिक वृद्धि का आकलन किया है। आईजीटीपीएल ने दिनांक 20 जून, 2016 के डीजल के बिल की प्रति प्रस्तुत की है जिसमें ईंधन लागत 36.10 रुपये प्रति लीटर दर्शाई गई है। आईजीटीपीएल द्वारा दर्शाए गए 36.10 रुपये प्रति लीटर ईंधन लागत को ध्यान में रखते हुए तथा 2.46% वार्षिक की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए इसे अनुमति दी गई है।

- (ग). आईजीटीपीएल ने वर्ष 2015-16 के लिए मरम्मत और रख-रखाव लागत 358 लाख रुपये पर बताई है जो कि 31 मार्च, 2016 के सकल ब्लॉक का 0.33 प्रतिशत है। आईजीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए पूंजीगत लागत के सकल ब्लॉक पर 0.36%, 0.41%, 0.46% के मरम्मत एवं रख-रखाव लागत का आकलन किया है।

हमारे विश्लेषण में, विद्यमान परिसंपत्ति ब्लॉक परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक के मरम्मत और अनुरक्षण लागत के आकलन के लिए, 31 मार्च, 2016 को वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत को आधार के रूप में लिया है और वर्ष 2016-17 से 2018-19 की अवधि के प्रत्येक वर्ष के लिए 2.46% की वार्षिक वृद्धि के साथ बढ़ाया गया है।

इस चक्र में जोड़े जाने वाली प्रस्तावित परिसंपत्तियों पर वृद्धिशील मरम्मत और अनुरक्षण पर सुविचार के लिए, मरम्मत और अनुरक्षण लागत वीओटी कंटेनर टर्मिनल प्रचालन, अर्थात् वीसीटीपीएल, का आकलन सिविल परिसंपत्तियों का 1% और मकैनिकल उपकरणों पर 2% की अपनायी जा रही विधि के अनुसार किया जायेगा। यह प्रक्रिया सभी अन्य निजी टर्मिनलों जैसे मैसर्स टीएम इंटर नेशनल लाजिस्टिक्स लिमिटेड, वीएसपीएल और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा समान रूप से अपनाई जा रही है।

उपरोक्त विश्लेषण को ध्यान में रखकर, आशोधित मरम्मत और अनुरक्षण लागत वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आईजीटीपीएल के 412.27 लाख रु., 478.48 लाख रु. और 536.50 लाख रु. के प्रति क्रमशः 396.30 लाख रु., 431.65 लाख रु. और 455.07 लाख रु. सुविचारित की गई है।

- (iv). आईजीटीपीएल ने सीओपीटी के राजस्व हिस्से के भुगतान पर विचार न करके ठीक ही किया है जो प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश, 2005 के खंड 2.8.1 के अनुरूप है।

- (v). (क) आईजीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए उपस्कर किराया प्रभार के लिए 741 लाख रु., 932 लाख रु. और 1056 लाख रु. का आकलन किया है। उपस्कर किराया प्रभार में अंतर टर्मिनल वाहन (आईटीवी) और अंतर टर्मिनल शटल बस के लिए किराया प्रभार शामिल हैं।

आईटीवी किराया प्रभार प्रमात्रा के साथ परिवर्तनीय होते हैं और कुल लागतें प्रमात्रा के स्तरों में वृद्धि और आईटीवी संविदा दरों में प्रत्याशित संशोधन के कारण वृद्धि हो जाती है। आईजीटीपीएल द्वारा सूचित वर्ष 2015-16 के लिए आईटीवी की यूनिट दर 112.26 रु./टीईयू है। 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित यूनिट दर 149.16 रु./टीईयू, 160.89 रु./टीईयू और 167.52 रु./टीईयू है। आईजीटीपीएल ने बताया है कि आईटीवी दरों में ईंधन शामिल है और इसलिए, ईंधन की कीमतों में परिवर्तन के साथ परिवर्तनीय है और संविदा में ईंधन दर में बढ़ोतरी अथवा घटौती पर दर में समायोजन अनुबद्ध है। आईजीटीपीएल ने यह भी बताया है कि आईटीवी किराये की वर्तमान दरों में फरवरी, 2011 से कोई परिवर्तन नहीं हुआ है सिवाय अक्टूबर, 2015 में एक वेंडर द्वारा की गई मामूली सी वृद्धि के। आईजीटीपीएल ने यह भी बताया है कि उन्होंने पिछले पांच वर्षों में आईटीवी किराये की दर को बनाये रखा है। तथापि, अब आईटीवी की औसत आयु 8 वर्षों से अधिक की हो गई है और अब यह लाभदायक जीवन के अंत पर है। उत्पादकता के वांछित स्तर को बनाये रखने और टर्मिनल के भीतर सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए, आईजीटीपीएल ने बताया है कि उपस्कर को बदलने की जरूरत है और तदनुसार आईजीटीपीएल ने नए ट्रकों के आधार पर आईटीवी किराये के लिए दरें आमंत्रित की हैं। आईजीटीपीएल ने आगे और यह भी बताया है कि प्रति टीईयू उद्धरत दर 150 रु. से 160 रु. प्रति टीईयू है।

आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत आईटीवी आकलन की दरों की प्रति आईटीवी के लिए उद्धरत दर 151 रु./टीईयू दर्शाती है जिस पर हमने सुविचार किया है। आईजीटीपीएल ने पुष्टि की है कि संविदाकार का चयन प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के अनुसार किया जायेगा और सेवा प्रदाताओं में से कोई भी ग्रुप अथवा एसोसिएटड उपक्रम नहीं है और ऐसे लेन-देने में दूरी ही बनाए रखी जाती है, जिस पर विश्वास किया जाता है।

आईजीटीपीएल ने बताया है कि अप्रैल से जुलाई 2016 की अवधि के लिए आकलन विद्यमान दरों पर हैं और अगस्त 2016 से 151 रु./टीईयू की संशोधित दर पर आकलन किया गया है। आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित विधि को लागू करने पर 2016-17 के लिए आईटीपी के लिए आकलित किराया प्रभार की यूनिट दर 136.01 रु./टीईयू निकलती है जिसे 2016-17 के लिए सुविचारित किया

जाता है न कि आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित 149.16 रु./ टीईयू। वर्ष 2017-18 के लिए आईजीटीपीएल ने दर में 3.82% की वृद्धि की है। आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित यूनिट लागत में वृद्धि पिछले वर्ष की तुलना में 2017-18 और 2018-19 में क्रमशः 7.87% और 4.12% निकलती है जो न कि 3.82% जैसा कि आईजीटीपीएल ने बताया है। 2017-18 और 2018-19 के लिए वार्षिक वृद्धि 2.46% लागू की गई है। लागत मद 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के लिए यातायात प्रक्षेपण के संदर्भ से आकलित की गई है, जैसा आईजीटीपीएल ने किया है।

(ख). आईजीटीपीएल ने संशोधित लागत विवरण में, अंतर टर्मिनल शटल द्वारा बस के किराये की लागत का आकलन 2016-17 में 39 लाख रु. 2017-18 में 40 लाख और 2018-19 में 42 लाख रु. किया है। आईजीटीपीएल द्वारा सुविचारित किराया प्रभारों में वृद्धि 2016-17 से 2018-19 की अवधि में संगत पिछले वर्षों की तुलना में क्रमशः 5.41%, 2.56% और 5% की है। आईजीटीपीएल द्वारा लागू किया गया वृद्धि कारक 2.46% प्रति वर्ष के ग्राहक स्तर से अधिक है। अतः अंतर टर्मिनल शटल बस के लिए किराया प्रभार में वृद्धि को 2.46% प्रति वर्ष पर सीमित किया जाता है। इस प्रकार, अंतर टर्मिनल शटल बस के लिए लागत विवरण में किराया प्रभार वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए क्रमशः 37.91 लाख रु., 38.84 लाख रु. और 39.80 लाख रु. अनुमत किया जाता है।

(ग). उक्त विश्लेषण के अधीन, वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए उपस्कर किराया प्रभार आईजीटीपीएल द्वारा आकलित 741 लाख रु., 932 लाख रु. और 1085 लाख रु. के प्रति 678.92 लाख रु., 896.58 लाख रु. और 1026.75 लाख रु. पर विचार किया जाता है।

(vi). लागत विवरण में आईजीटीपीएल पट्टा किराया 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए 12 लाख रु. आकलित किया है। आईजीटीपीएल ने पुष्टि की है कि इसके द्वारा आकलित पट्टा किराया पट्टा करार के अनुसार है। तथापि, आईजीटीपीएल ने पट्टा किराये के समर्थन में विस्तृत गणना प्रस्तुत नहीं की है।

सीओपीटी ने पत्तन द्वारा आबंटित 61.96 हेक्टेयर भूमि (क्षेत्र-वार) के लिए आईजीटीपीएल द्वारा संदेय पट्टा किराये की विस्तृत गणना प्रस्तुत की है। सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत व्यौरे के अनुसार, आईजीटीपीएल द्वारा सीओपीटी को संदेय पट्टा किराया 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए 8.13 लाख रु. है। कहीं पर कोई गणितीय अशुद्धि है और ठीक कर दिया गया है और यह वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक प्रत्येक वर्ष के लिए क्रमशः 8.13 लाख रु., 8.14 लाख रु. और 8.14 लाख रु. निकलता है, जिसे विश्लेषण में स्वीकार किया जाता है।

(vii). वर्ष 2015-16 के लिए, अंतरिम लेखाओं में बीमा लागत 167.19 लाख रु. है। आईजीटीपीएल ने इसके समर्थन में बीमा कवर की प्रतियां प्रेषित की है जो 30 सितंबर, 2016 तक 170.66 लाख रु. का कुल प्रीमियम दर्शा रही हैं। वर्ष 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए आईजीटीपीएल द्वारा आकलित बीमा लागत क्रमशः 198 लाख रु. 205 लाख रु. और 213 लाख रु. आकलित की है। आईजीटीपीएल द्वारा आकलित बीमा प्रीमियम में वृद्धि संगत पिछले वर्षों के वास्तविक/आकलन की तुलना में 2016-17 के लिए 18.42% और 2017-18 से 2018-19 तक क्रमशः 3.82% प्रति वर्ष बनती है।

यह देखा जाता है कि 2015-16 के लिए 167.19 लाख रु. की वास्तविक बीमा लागत परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक का 0.15% है। 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए, आकलित सकल ब्लॉक के लिए 0.15% से बीमा लागत का आकलन किया गया है और मुद्रास्फीति की लागत को बहान करने के लिए 2.46% के वृद्धि कारक का प्रयोग किया जाता है। 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के लिए लागत विवरण में सुविचारित आशोधित बीमा लागत क्रमशः 174.39 लाख रु., 182.71 लाख रु. और 189.27 लाख रु. है।

(viii). वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक अन्य व्यय 428.19 लाख रु. सूचित किया गया है। आईजीटीपीएल ने 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के लिए अन्य व्यय का आकलन क्रमशः 551 लाख रु., 577 लाख रु. और 605 लाख रु. किया है। आईजीटीपीएल द्वारा आकलित अन्य व्यय लागत में लैशिंग, कंटेनर सर्वेक्षण, दस्तावेजीकरण आदि की सेवाओं की लागत शामिल है। आईजीटीपीएल द्वारा अन्य व्ययों में वृद्धि संगत पिछले वर्ष के वास्तविक/आकलन के प्रति 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए क्रमशः 29%, 4.81% और 4.86% पर विचार किया है।

आईजीटीपीएल ने बताया है कि प्रमात्रा में वृद्धि का प्रत्यक्ष प्रभाव इन सेवाओं में तैनात मानवशक्ति पर पड़ता है। आईजीटीपीएल ने बताया है कि ये लागतें प्रमात्रा के एक निश्चित स्तर तक स्थायी रहती हैं। वर्ष 2015-16 के दौरान, आईजीटीपीएल ने बताया है कि यह 400,000 टीईयू के प्रमात्रा स्तर को पर कर गया था, परिणामस्वरूप, तैनात श्रम में वृद्धि हुई जो 600.000 टीईयू प्रमात्रा स्तर तक स्थिर रहेगी। आईजीटीपीएल द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण के आधार पर संगत पिछले वर्षों के वास्तविक/आकलित के प्रति वर्ष 2016-17 से 2017-18 के लिए 2.46% का वृद्धि कारक लागू किया गया है क्योंकि प्रक्षेपित यातायात 6 लाख टीईयू के भीतर ही है। वर्ष 2018-19 के व्ययों के आकलन के संबंध में, लागत तत्व का आकलन 6,22,600 टीईयू के संवर्धित प्रक्षेपित यातायात पर किया जाता है। लागत का आकलन लगाते समय 2.46% प्रति वर्ष की वार्षिक वृद्धि पर विचार किया गया है। वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के लिए आशोधित अन्य व्यय, लागत विवरण में सुविचारित, क्रमशः 438.72 लाख रु., 449.52 लाख रु. और 517.23 लाख रु. है।

(ix). टीएसएफ मद के लिए पहले किये गए विस्तृत विश्लेषण को ध्यान में रखकर, आईजीटीपीएल द्वारा आकलित पर ही सुविचार किया जाता है।

जैसा कि पहले बताया गया है आईजीटीपीएल आगामी प्रशुल्क संशोधन के समय, टीएसएफ को लागत की एक मद के रूप में अनुमति के संगत आयकर निर्धारण आदेश प्रशुल्क करेगा और टीएसएफ के वास्तविक भुगतान के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करेगा। यदि ऐसे साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किये गए तो अब अनुमत आकलित व्यय को आगामी प्रशुल्क समीक्षा के दौरान समायोजित किया जायेगा।

- (x). प्रशुल्क दिशानिर्देशों, 2005 का खंड 2.4.1 बताया है कि क्षमता के लिए बैंच मार्क तत्काल पूर्व प्रशुल्क वैधता चक्र में प्राप्त उसी टर्मिनल उसी प्रचालक द्वारा औसत निष्पादन होगा। इस प्रयोजन के लिए प्रचालक द्वारा तत्काल पूर्व प्रशुल्क चक्र में प्राप्त लागत में लायी गई कमी की तुलना उससे पूर्व के प्रशुल्क के चक्र से की जाएगी।

आईजीटीपीएल वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए लागत विवरण में ईंधन में विषय के 168 लाख रु., 198 लाख रु. और 222 लाख रु. के दक्षता लाभ का दावा किया है। इस प्रयोजन के लिए आईजीटीपीएल ने 2011-12 और 2015-16 (अप्रैल 2015 से दिसंबर 2015 तक) के दौरान ईंधन में लागत की कमी से तुलना की है। आईजीटीपीएल ने सूचित किया है कि उसने 2011-12 में 24 लीटर प्रति टीईयू की खपत को घटाकर 2015-16 में (अप्रैल 2015 से दिसंबर 2015) में 13.88 लीटर प्रति टीईयू कर दिया। और तुलना, आईजीटीपीएल ने दक्षता लाभ आकलन के लिए औसत ईंधन खपत में 50% की बचत पर सुविचार किया है। खंड 2.4.1 के अनुसार, प्रचालक द्वारा प्राप्त लागत में कमी की तुलना तत्काल पूर्व के प्रशुल्क चक्र से उस प्रशुल्क से की जायेगी जो उससे पूर्ववर्ती है। आईजीटीपीएल द्वारा परिकलित दक्षता लाभ अप्रैल 2015 से मार्च 2016 और वर्ष 2016-17 से 2018-19 प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.4.1. के अनुरूप नहीं है। जैसा पहले बताया गया है आईजीटीपीएल ने अपना कारोबार फरवरी 2011 में आरंभ किया है और प्राधिकरण ने आईसीटीटी के प्रचालनों के लिए पहली बार प्रशुल्क का अनुमोदन किया है और इसलिए प्रशुल्क नीति निर्देश 2005 के खंड 2.4.1 के अंतर्गत यथापेक्षित आईसीटीटी के लिए पूर्वावधि प्रशुल्क चक्र तुलना के लिए उपलब्ध नहीं है।

- (xi). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 अनुबद्ध करता है कि निजी टर्मिनलों के मामले में मूल्यहास की अनुमति कंपनी अधिनियम 1956 के अनुसार अपनाये गए मानदंडों अथवा रियायत करार में निर्धारित अवधि मानदंडों के आधार पर, जो भी अधिक हो, के साथ सीधी रेखा विधि पर की जायेगी। आईजीटीपीएल ने पुष्टि की है कि इसने मूल्यहास की दरें कंपनी अधिनियम में निर्धारित के अनुसार की है।

- (xii). इस वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय (एमजीओ) 1906.51 लाख रु. सूचित किये गए हैं। आईजीटीपीएल ने 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए एमजीओ का आकलन क्रमशः 2052 लाख रु. 2,232 लाख रु. और 2431 लाख रु. किया है। आईजीटीपीएल द्वारा एमजीओ में सुविचारित वृद्धि 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए पूर्व के संगत वर्ष के वास्तविक/आकलित के प्रति 7.63%, 8.78%, और 8.92% है। आईजीटीपीएल ने एमजीओ को वेतन और कर्मचारी संबंधी लागतों और अन्य उपरिव्यय में श्रेणीबद्ध किया है। आईजीटीपीएल ने बताया है कि 2016-17 में वेतन लागत में अतिरिक्त मानवशक्ति (प्रमात्रा में वृद्धि के कारण) 40 लाख रुपये तक की (9 व्यक्ति) के कारण लागत वृद्धि 11% है। आईजीटीपीएल द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण के आधार पर, मानवशक्ति में प्रस्तावित वृद्धि स्वीकृत है। उसके अतिरिक्त, वर्ष 2015-16 में सूचित वास्तविक एमजीओ 2.46% की वृद्धि है। 2016-17 और 2018-19 के वर्षों के लिए वार्षिक वृद्धि 2.46% लागू की गई है। लागत विवरण में आशोधित एमजीओ 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए क्रमशः 1993.41 लाख रु., 2042.45 लाख रु. और 2092.69 लाख रु. सुविचारित की गई है।

- (xiii). आईजीटीपीएल ने वर्ष 2015-16 के लिए 7 लाख के वास्तविक एफएमआई के प्रति 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के लिए वित्त और विविध आय (एफएमआई) का आकलन क्रमशः 5 लाख, 6 लाख और 7 लाख रु. किया है और यह कहा है कि यह आय कबाड़ बिक्री से होती है। आईजीटीपीएल द्वारा आकलित एफएमआई, जो विविध प्रकार की है, पर विश्वास किया जाता है और सुविचारित है।

- (xiv). वित्त और विविध व्ययों के अंतर्गत, आईजीटीपीएल ने यह कहते हुए कोई आकलन नहीं किया कि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वर्षों में कोई ग्राह्य एफएमआई नहीं है।

- (xv). (क). आईजीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान परिसंपत्तियों को सकल ब्लॉक में 2747.70 लाख रु., 2559.80 लाख रु. और 1279.90 लाख रु. के संवर्धन का आकलन किया है।

सकल ब्लॉक में वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 कुल संवर्धन में से मुख्य संवर्धन भवन, शैड और अन्य संरचनाएं शीर्ष के अंतर्गत तथा 2016-17 से 2018-19 के वर्षों में 2562.30 लाख रु., 2559.80 लाख रु. और 1279.90 लाख रु. की लागत से अतिरिक्त कंटेनर भंडारण यार्ड के चरण-वार विकास से संबंधित है। अतिरिक्त स्टॉक यार्ड के विकास के अतिरिक्त, आईजीटीपीएल ने 130.70 लाख रु. की प्लांट और मशीनरी, सूचना प्रौद्योगिकी पर 48.70 लाख रु. और फर्नीचर और फिक्सचर के 6.00 लाख रु. का वर्ष 2016-17 में अतिरिक्त आकलन किया है। आईजीटीपीएल ने उपर्युक्त संवर्धनों की वर्तमान स्थिति के बारे में कुछ नहीं बताया है।

आईजीटीपीएल ने बताया है कि प्रस्तावित पूंजी निवेश अर्थात् अतिरिक्त कंटेनर भंडारण यार्ड का चरण-वार विकास आकलित अतिरिक्त प्रमात्रा को प्रहस्तन और रखने के लिए अपेक्षित है। आईजीटीपीएल ने पुष्टि की है कि प्रस्तावित निवेश लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुरूप है।

आईजीटीपीएल ने यह भी बताया है कि लाइसेंस करार का परिशिष्ट 4.2 अपेक्षा करता है कि उत्पादकता प्रतिघंटा 25 मूव बनायी रखी जायेगी। पर्याप्त यार्ड क्षेत्र के अभाव में, अतिरिक्त प्रमात्रा से जमघअ लग जायेगा और कारोबार की लागतें ऊँची आयेंगी, प्रमात्रा का प्रवाह होगा और उत्पादकता लाइसेंस करार में अनुबद्ध अपेक्षा से नीचे हो जायेगी।

सीओपीटी ने भी पुष्टि की है कि आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित निवेश लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुरूप है और उसने एलए के खंड 3.8 क (i) (ग) का संदर्भ दिया कि लाइसेंसधारी को अतिरिक्त परियोजना स्थल/परियोजना सुविधाओं का विकास, सृजन अथवा प्रदान करनी हैं तथा आरजीसीटी और आईसीटीटी सेवाएं एक समयबद्ध ढंग से और जांच तथा प्रारंभ ऐसी परियोजना सुविधाएं और सेवाएं यातायात वृद्धि के अनुकूल प्रदान करनी होंगी।

उक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, आईजीटीपीएल द्वारा सकल ब्लॉक में प्रस्तावित संवर्धन पर भरोसा किया जाता है और विश्लेषण में सुविचार किया जाता है।

(ख). कार्यशील पूंजी:

(i). आकलित विविध देनदार प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.9.9 में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप नहीं पाये गए। अतः विविध देनदारों को प्रशुल्क दिशानिर्देशों 2005 में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप आशोधित कर दिया गया है।

(ii). आईजीटीपीएल ने भंडारों के अंत शेष को (ईंधन को छोड़कर) वर्ष 2015-16 के आधार के रूप में लिया है और वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आकलन निकालने के लिए 3% वार्षिक वृद्धि लागू की है। आईजीटीपीएल द्वारा आकलित मालसूची प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप नहीं है। वर्ष 2015-16 के अंतरिक वार्षिक लेखाओं में सूचित आंकड़ों से 6 महीने के भंडारों का वास्तविक उपभोग (ईंधन को छोड़कर) लेकर इस मद के आकलन के लिए उस पर वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए 2.46% की वार्षिक वृद्धि लगाई है।

(iii). रोकड़ शेष का आकलन उपरिव्ययों सहित एक माह के आशोधित प्रचालन व्यय के अनुसार किया गया है।

(iv). आईजीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए वर्तमान देयताओं का आकलन वर्ष 2015-16 को कारवार संदेय देयताओं को आधार मानकर और उन पर 3% की वार्षिक वृद्धि लागू कर निकाला है। यह पूर्व में किये गए विश्लेषण के अनुरूप है। वर्ष 2015-16 के लिए सुविचारित आशोधित वर्तमान देयताओं पर 2.46% वार्षिक वृद्धि करके किया गया है।

(v). उक्त विश्लेषण के आधार पर कार्यशील पूंजी नकारात्मक बनती है। चूंकि कार्यशील पूंजी नकारात्मक है, इसलिए इसे शून्य लिया जाता है।

(ग). वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए लागत विवरण में आशोधित नियोजित पूंजी क्रमशः 68,173.56 लाख रु. 64,824.97 लाख रु. और 60,114.47 लाख रु. है।

(xvi). (क). आईजीटीपीएल ने 31 मार्च, 2016 को टर्मिनल की इष्टतम यार्ड क्षमता का निर्धारण 4,46,141 टीईयू किया है। वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा निर्धारित इष्टतम यार्ड क्षमता 5,37,988 टीईयू, 6,31,731 टीईयू और 6,71,019 टीईयू किया गया है।

आईजीटीपीएल ने बताया है कि सीओपीटी द्वारा कुल 61.90 हेक्टेयर भूमि का आबंटन किया गया है और 15 हेक्टेयर भूमि अभी भी अविकसित है। वर्तमान प्रस्ताव में, आईजीटीपीएल ने वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 में अतिरिक्त कंटेनर भंडार यार्ड के विकास के लिए क्रमशः 2.14 हेक्टेयर, 2.14 हेक्टेयर 1.07 हेक्टेयर भूमि का विकास करने का प्रस्ताव किया है। आईजीटीपीएल ने पुष्टि की है कि यार्ड विकास में प्रस्तावित निवेश का आकलन इष्टतम यार्ड क्षमता का निर्धारण करते समय पर लिया था।

जैसा पहले बताया गया है, वर्तमान प्रस्ताव में आईजीटीपीएल ने बताया है कि यार्ड क्षमता एक प्रतिबंध है। आईजीटीपीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 के प्रत्येक वर्ष के लिए यार्ड क्षमता का विस्तृत परिकलन किया है। जब सीओपीटी से आईजीटीपीएल द्वारा निर्धारित यार्ड क्षमता के औचित्य की पुष्टि करने के लिए कहा गया तो सीओपीटी ने पुष्टि की कि आईजीटीपीएल द्वारा निर्धारित यार्ड क्षमता उचित है। सीओपीटी ने यार्ड क्षमता का विस्तार से परिकलन प्रस्तुत किया है जो आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत परिकलन से मेल खाता है।

सामान्यतः इष्टतम यार्ड क्षमता का निर्धारण स्टैकिंग के लिए उपलब्ध कुल क्षेत्र के हवाले से किया जाना होता है। इस मामले में, यह देखा जाता है कि आईजीटीपीएल ने सीओपीटी द्वारा आबंटित कुल स्टैकिंग क्षेत्र में से स्टैकिंग क्षेत्र का चरण-वार विकास करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि वर्तमान मामले में सीओपीटी ने आईजीटीपीएल द्वारा आकलित यार्ड क्षमता का समर्थन किया है और यह भी कि, चूंकि निर्धारित क्षमता से अंतिम निर्णय पर कोई प्रभाव पड़ने वाला नहीं है क्योंकि आईजीटीपीएल पूरे आरओसीई का पात्र है, जैसा कि अनुवर्ती पैराओं में चर्चा की जा रही है, आईजीटीपीएल द्वारा यथानिर्धारित इष्टतम क्षमता पर लागत विवरण में सुविचार किया जाता है।

(ख). प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 नियोजित पूंजी पर प्रतिफल (आरओसीई) के पूर्ण दावे के लिए न्यूनतम 60% क्षमता के उपयोग का निर्धारण करते हैं। तथापि, यह उल्लेख करना संगत होगा कि प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 का खंड 2.9.11. अनुवृद्ध करता है कि यदि

निजी टर्मिनल प्रचालक द्वारा किया गया निवेश रियायत करार के दायित्वों के अनुरूप है तो इस पर आरओसीई के लिए सुविचार किया जायेगा चाहे उसने पूर्ण क्षमता उपयोग न भी किया हो। जैसा कि पहले बताया गया है, सीओपीटी ने पुष्टि की है कि सकल ब्लॉक में प्रस्तावित निवेश एलए के उपबंधों के अनुसार है। इसे ध्यान में रखते हुए आईजीटीपीएल प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसार 16% के पूरे आरओसीई का पात्र है जैसा आईजीटीपीएल ने दावा किया है।

कोचीन स्टीमर एजेंट एसोसिएशन (सीएसएए) द्वारा उठाया गया मुद्दा कि आरओसीई का निर्धारण औद्योगिक मानदंडों के आधार पर किया जाना चाहिए और आईजीटीपीएल डीपीडब्ल्यू के वैश्विक निष्पादन के आधार पर 5.72% पर आरओसीई प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुरूप नहीं पाया गया। यह उल्लेख किया जाता है कि वीओटी प्रचालनों का आरओसीई प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.9.1 द्वारा शामिल होता है। प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.9.2 के अनुसार वर्ष 2016-17 के लिए आरओसीई की समीक्षा की जायेगी और 2016-17 में निर्णित प्रशुल्क मामलों की समीक्षा कर ली गई है। ऐसी समीक्षा पर, प्राधिकरण ने प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अंतर्गत शामिल वीओटी आपरेटरो के लिए 16% आरओसीई की घोषणा की गई है। 16% आरओसीई का दावा करने का आईजीटीपीएल का प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुरूप है।

- (xvii). उपर्युक्त चर्चा के अधीन, वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा दायर लागत विवरण को आशोधित कर दिया गया है। आशोधित लागत विवरण **अनुलग्नक II** पर संलग्न है। विद्यमान प्रशुल्क स्तर पर लागत विवरण में प्रकट परिणामों का सारांश निम्नवत् है:

(रु. लाख में)					
विवरण	2015-16 (जनवरी- मार्च 16)	2016-17	2017-18	2018-19	वर्ष 2016-17 से 2018-19 का योग
कुल आय	5450.00	22689.25	25940.75	28659.85	77289.85
पूर्वावधि घाटे के समायोजन के पश्चात् निवल अधिशेष/(घाटा)	(299.02)	(5209.77)	(2090.42)	747.38	(6552.81)
प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)	(5.5%)	(23.0%)	(8.1%)	2.6%	(8.5%) (Avg.)

उपर्युक्त सारणी जनवरी 2016 से मार्च 2016 और वर्ष 2016-17 से 2018-19 की अवधि के लिए कुल 6,851.83 लाख रु. का घाटा दर्शाती है (अर्थात् (-) 6552.81 लाख रु.+ (-)299.02 लाख रु.)। यह घाटा वेमेंट प्रभारों से अतिरिक्त राजस्व को विचार में लिये जाने के पश्चात् है।

आईजीटीपीएल के दरमानों की वैधता को 31 दिसंबर, 2015 की मूल वैध तारीख से आगे विस्तार करते समय, यह उल्लेख किया गया था कि अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई होगा, ग्राहक लागत के अतिरिक्त और 1 जनवरी 2016 से पश्च अवधि के लिए अनुज्ञेय प्रतिफल को निर्धारित किये जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जायेगा। जनवरी, 2016 से मार्च, 2016 की अवधि का लागत विवरण 299.02 लाख रु. की मामूली से हानि दर्शा रहा है। जब तक यह आदेश प्रभावी होगा, तब तक अक्टूबर, 2016 के आस-पास होगा। अंतिम प्रशुल्क के निर्धारण के लिए, जनवरी, 2016 से मार्च, 2016 की अवधि के घाटे और 2016-17 से 2018-19 की अवधि के निवल अतिरिक्त घाटे को विचार में लिया गया है और इस प्रकार पूरे 1 जनवरी, 2016 के बाद की पूरी अवधि के लिए अतिरिक्त अधिशेष के समायोजन के निर्णय का अनुपालन हो गया है।

आईजीटीपीएल ने प्रस्तावित दरमान को निकालने के लिए अगस्त 2016 से विद्यमान दरमान पर आर-पार 9.12% लागू किया है। इसके अतिरिक्त, आईजीटीपीएल ने अप्रैल, 2017 से 9.12% की वार्षिक वृद्धि चाही है। सीओपीटी ने आरंभ में 30% की कमी का प्रस्ताव किया था परंतु बाद में, यथा-स्थिति बनाये रखने के लिए वह भी अधिकतर प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों के साथ हो गया। तथापि, लागत स्थिति घाटा दर्शा रही है इसलिए वृद्धि चाहती है।

जब तक प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश प्रभावी होगा, हो सकता है नवंबर, 2016 के आस-पास हो यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि नवंबर, 2016 से मार्च, 2017 की अवधि के 64054.45 लाख रु. के अनुमानित राजस्व में से 6854.43 लाख रु. आकलित के निवल घाटे को पूरा करने के लिए, वर्तमान प्रशुल्क को 10.7% से बढ़ाना होगा (अर्थात् 6854.43 लाख रु./64054.45 लाख रु.)। तथापि आईजीटीपीएल ने प्रशुल्क में 9.12% वार्षिक की वृद्धि चाही है। यहां यह बताना उचित होगा कि, पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी, आईजीटीपीएल ने एक बार में अत्यधिक वृद्धि के स्थान पर 3.46% वर्ष की वार्षिक वृद्धि चाही थी। ऐसा है तो आईजीटीपीएल द्वारा अपनायी गई पद्धति को अपनाते हुए प्राधिकरण प्रचलित प्रशुल्क चक्र में प्रशुल्क में ग्रेड वृद्धि की मंजूरी देता है।

6851.83 लाख रु. के समग्र घाटे को देखते हुए और यह देखते हुए कि जब तक यह आदेश प्रभावी होगा तब तक नवंबर, 2016 के आस-पास होगा, वर्तमान दर से प्रशुल्क में 4.5% की वृद्धि नवंबर, 2016 के आस-पास से और फिर 1 अप्रैल, 2017 से और 1 अप्रैल, 2018 से 4.5% की वृद्धि की मंजूरी दी जाती है ताकि प्रशुल्क चक्र की वैधता के दौरान 6851.83 लाख रु. का घाटा पाटा जा सके।

आईजीटीपीएल को 6851.83 लाख रु. के घाटे को पूरा करने के लिए 4.5% की वृद्धि को दर्शाते हुए एक परिकलन नीचे दिया जा रहा है:-



विवरण	2016-17 (नवंबर 2016 के आस-पास से यथानुपात)	2017-18	2018-19	योग
वर्तमान प्रशुल्क पर यथानुपात आकलित आय	9,453.85	25,940.75	28,659.85	64,054.45
नवंबर 2016 के आस-पास से 4.5% प्रशुल्क वृद्धि और 1.4.2017 से 31.3.2019 तक दरमानों की वैधता तक 4.5% की वृद्धि से आकलित आय	9,879.28	28,327.30	32,703.75	70,910.33
6851.83 लाख रु. के कुल घाटे को पाटने के लिए निवल अतिरिक्त राजस्व	425.43	2,386.55	4,043.90	6,855.88

(xviii). (क). प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश 2005 के अनुसार दरमानों में निर्धारित दरे अधिकतम दरे है, छूटे और रियायते न्यूनतम स्तर की। आईजीटीपीएल के पास कम दर की उगाही और/अथवा उच्च रियायत और छूट देने की शिथिलता प्राप्त है, जैसा कि वह पिछले प्रशुल्क चक्र में कर रहा था।

(ख). इसके अतिरिक्त, आईजीटीपीएल किसी भी तर्कसंगत कारण से भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना प्रकाशित होने की तारीख से 30 दिन के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

(xix). आईजीटीपीएल ने कुछ नई शर्तें लागू करने का प्रस्ताव किया है। उन पर नीचे चर्चा की जा रही है:

(क). आईजीटीपीएल ने खंड III के अंतर्गत सभी खतरनाक कंटेनरों एवं अधिक बड़े कंटेनरों के लिए प्रचार संबंधी दो टिप्पणियों शामिल करने का प्रस्ताव किया है। पहली प्रस्तावित टिप्पणी में कहा गया है कि आईएमओ 1 और 7 के अंतर्गत आने वाले खतरनाक कंटेनरों के लिए दरें प्रत्येक मामले के आधार पर उद्धरत की जाएंगी। दूसरी टिप्पणी में कहा गया है कि निर्धारित आकार से बड़े ओडीसी कंटेनर और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रत्येक मामले के आधार पर दरें उद्धरत की जाएंगी। आईजीटीपीएल ने बताया है कि आईएमओ 1 एवं 7 के अंतर्गत खतरनाक कंटेनरों के मामले में अन्य आईएमओ श्रेणियों के विपरीत इनका प्रत्येक मामले में ग्राहकों एवं पत्तन प्राधिकारियों की विशेष आवश्यकताओं सहित अतिरिक्त सावधानी और जीवन पर विशेष व्यवस्था सहित प्राधिकारियों से मंजूरी के अनुसार प्रहस्तन किया जाता है। बड़े आकार के कंटेनरों के मामले में आईजीटीपीएल ने बताया है कि कार्गो का आकार मानक कंटेनर/फ्लैट रैक हुक प्वाइंट से एक फुट से अधिक है तो कार्गो के प्रकार के अनुसार संचालन समय, संसाधनों इत्यादि संबंधी अलग-अलग उचित विशेष व्यवस्थाएं करनी होती है जिसके लिए कंटेनर का आकार बताना होता है। इसलिए प्रत्येक मामले में लागत अलग-अलग होती है अतः बड़े आकार के कंटेनर के प्रहस्तन से पूर्व ग्राहक को दरों पर सहमत होना होता है।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि प्रस्तावित टिप्पणियां आईजीटीपीएल को प्रत्येक मामले के आधार पर उगाही का विवेकाधिकार देता है। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (4) के अनुसार, वीओटी प्रचालक, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर से अधिक राशि की वसूली नहीं कर सकता। प्रस्तावित टिप्पणी इस संविधि के उपबंधों के अनुरूप प्रतीत नहीं होती। यहां तक कि अन्य कंटेनर टर्मिनलों में, जहां कंटेनरों की ऐसी श्रेणियों को प्रहस्त किया जाता है, इस प्राधिकरण द्वारा प्रत्येक मामले के आधार पर दर वसूली का विवेकाधिकार अनुमोदित नहीं किया गया है। आईजीटीपीएल, यदि अपेक्षित है, विशिष्ट दरों के लिए, जो उच्चतम दर होगी, इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

(xx). आईजीटीपीएल ने धारा IX विविध प्रभार के अंतर्गत प्रशुल्क मद (iv) के विवरण में संशोधन अर्थात् 'पीओडी में परिवर्तन' से 'पीओडी/पोत में परिवर्तन' करने का प्रस्ताव किया है। आईजीटीपीएल ने बताया है कि पीओडी में परिवर्तन उतरायी पत्तन में परिवर्तन से संबंधित है। ऐसा पोत की दी गई सूचना में परिवर्तन के कारण से हो सकता है। प्रलेखन और यार्ड के संचालन में परिवर्तन संबंधी कार्य समान है, चूंकि आईजीटीपीएल ने बताया है कि संशोधित विवरण का उद्देश्य प्रयोक्ताओं को स्पष्टता देना है, यह स्वीकृत है।

(xxi). आईजीटीपीएल ने प्रकार में धारा IX विविध प्रभार के अंतर्गत प्रशुल्क मद (v) के विवरण में संशोधन अर्थात् 'कंटेनर की स्थिति में परिवर्तन' से कंटेनर की स्थिति/वजन में परिवर्तन करने का प्रस्ताव किया है। आईजीटीपीएल ने बताया है कि स्थिति में परिवर्तन से आश्रय कंटेनर के बारे में दी गई सूचना में किसी भी परिवर्तन को शामिल करने से है। संशोधित विवरण का उद्देश्य उपयोगकर्ताओं को स्पष्टता देना है, यह स्वीकृत है।

(xxii). आईजीटीपीएल ने धारा IX- विविध प्रभार के अंतर्गत क्रम संख्या (xii) में, अन्य विविध प्रभार वजन प्रभार यह कहते हुए शिपिंग लाइनों का आईजीटीपी पर कंटेनरों का वजन करने का अनुरोध है। अंतर्राष्ट्रीय मैरीटाइम संगठन की अपेक्षा के अनुसार अंतर्राष्ट्रीय समुद्र में जीवन सुरक्षा सम्मेलन (एसओएलएस) के सिद्धांतों को अपनाने के परिणामस्वरूप टर्मिनल को कंटेनरों के वजन करने की सेवा का प्रावधान करना होगा। शामिल करने का प्रस्ताव किया है। 20 फुट और 40 फुट के कंटेनर के लिए क्रमशः 250/- रु. और 375/- रु. की दर का प्रस्ताव किया है, इसलिए दरें अनुमोदित की जाती है। आईजीटीपीएल ने बताया है कि इस सेवा से आकलित राजस्व को राजस्व आकलनों में शामिल कर लिया गया है, जिस पर विश्वास किया

जाता है। यह मानते हुए कि यह एम विविध मद है और यह मान्य करते हुए कि उससे प्राप्त राजस्व को राजस्व आकलनों में जोड़ लिया गया है और यह देखते हुए कि प्रयोक्ता ने इस पर सीधी आपत्ति नहीं की है प्रस्तावित दरें अनुमोदित की जाती हैं।

- (xxiii). यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास द्वारा तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रभारों के बारे में चाहे गए स्पष्टीकरण को ध्यान में रखकर प्राधिकरण ने महानिदेशक पोत परिवहन की संस्तुतियों के आधार पर 29 सितंबर, 2015 को आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीडी पारित किया है। महानिदेशक, पोत परिवहन, के निदेशों के आधार पर उक्त आदेश में अनुमोदित उपबंधों में 26 नवंबर, 2015 और 20 मई, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीडी द्वारा और संशोधन किया गया है। आईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित उपबंधों को प्राधिकरण के हाल ही के आदेश द्वारा अनुमोदित संशोधित उपबंधों से अद्यतन कर दिया गया है।
- (xxiv). इस प्राधिकरण ने कार्गो एवं पोत संबंधी सेवाओं के लिए क्रम प्रभारों के निर्धारण के साथ-साथ पोत परिवहन मंत्रालय के दिनांक 3 फरवरी, 2016 के पत्र संख्या पीडी/14033/01/2015-पीडी.V के अनुपालन में प्रमुख पत्तन न्यासों बीओटी संचालकों द्वारा नियमित समय के प्रश्नात् प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट से संबंधी दिनांक 9 फरवरी 2016 का आदेश संख्या टीएएमपी/14/2016-विविध आईजीटीपीएल ने 9 फरवरी 2016 के आदेश में निर्धारित उपबंधों को यह कहते हुए शामिल नहीं किया है कि आईसीटीटी टर्मिनल दिन में 24 घंटे काम करता है। चूंकि यह शर्त एमओएस के दिशानिर्देश के अनुसार है और यह सभी महापत्तनों और बीओटी प्रचालकों द्वारा समान रूप से अपनाये जाने के लिए है, इसे आईजीटीपीएल के दरमानों में भी जोड़ा जाना चाहिए।
- (xxv). प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.18.2 के अनुरूप नोट 2 (v) (ख) को भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्राइम लेंडिंग दर 14.5% जमा 2% अर्थात् 16.5% को दर्शाने के लिए आशोधित किया जाता है।
- (xxvi). बीओटी प्रचालकों के लिए लागू प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अनुसार निर्धारित प्रशुल्क वैधता चक्र 3 वर्षों का है। आईजीटीपीएल की वित्तीय स्थिति 31 मार्च, 2019 तक सुविचारित की गई है, इसलिए आईजीटीपीएल के संशोधित दरमान 31 मार्च, 2019 तक प्रभावी रहेंगी।
- (xxvii). आईजीटीपीएल के प्रचलित दरमानों की वैधता का विस्तार 30 जून, 2016 तक किया गया था। आईजीटीपीएल का संशोधित दरमान आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 30 दिन पश्चात् प्रभावी होंगे। पारित आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तिथि तक संशोधित दरमान विस्तारित मानी जाती है।

11.1. परिणाम में, और ऊपर दिये गए कारणों से, और विचारों की समग्रता के आधार पर, यह प्राधिकरण आयजीटीपीएल के संशोधित दरमान का अनुमोदन करता है जो पहले ही भारत के राजपत्र में अलग से अधिसूचित कर दिए गए हैं। संशोधित दरमान भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के पश्चात् प्रभावी होंगे और 31 मार्च, 2019 तक प्रभावी रहेंगे जो पहले ही 17 सितंबर, 2016 के एक अलग आदेश में दिये गये हैं। तत्पश्चात्, दिया गया अनुमोदन स्वतः ही व्यपगत हो जायेगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से उनका विस्तार नहीं किया जायेगा।

11.2. आईजीटीपीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा प्रस्तुत सूचना पर विश्वास करके और बनायी गई धारणाओं के आधार पर, जैसा विश्लेषण में स्पष्ट किया गया है, निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित वैधता अवधि के दौरान कभी यह पता चलता है कि वास्तविक स्थिति, विचार किये गए अनुमानों से पर्याप्त रूप से भिन्न है, अथवा जहां इसमें स्वीकृत धारणाओं से विभेद है, तो यह प्राधिकरण आईजीटीपीएल से यह अपेक्षा करेगा कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए और इस प्रकार की भिन्नताओं के कारण अर्जित लाभ को संशोधित प्रशुल्क में समायोजित करने के लिए संशोधित दिशानिर्देशों के अनुसार समीक्षा से पहले, प्रस्ताव दाखिल करे।

11.3. इस संबंध में, आईजीटीपीएल से अनुरोध है कि वह प्रशुल्क प्रस्ताव दायर करने के लिए जिस प्रपत्र में लागत विवरण प्रस्तुत किया था उसी प्रपत्र में वर्ष की प्रत्येक तिमाही पूरी होने के 15 दिन के भीतर वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट प्रस्तुत किया करे। रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क में विश्वास किये गए आकलनों से भिन्नता के कारण भी बताये जायें। यदि भिन्नता दो लगातार तिमाही अवधियों के आकलनों और वास्तविक के बीच (+)/(-) 20% पाई जाती है तो प्राधिकरण संबंधित प्रचालक को अनुसूचित समीक्षा से पहले प्रस्ताव प्रस्तुत करने को कह सकता है। यदि प्राधिकरण द्वारा निर्दिष्ट समय सीमा के भीतर आईजीटीपीएल प्रशुल्क प्रस्ताव दायर करने में असफल रहता है, तो प्राधिकरण प्रशुल्क समीक्षा करने का स्वतः संज्ञान ले सकता है।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन- III /4/असा./ 302 (143) ]

अनुलग्नक - I (क)

आईजीटीपीएलद्वारा आरजीसीटी के प्रचालनों के 2008-09 के अंतरिम आंकड़ों के साथ वास्तविकों की तुलना

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	2008-09		
		आंतरिम लेखाओं के आधार पर सुविचारित	वास्तविक	% परिवर्तन
		E	A	A - E
	यातायात टीईयू में	2,60,872	2,60,873	0.00%
I	कुल प्रचालन आय			

	(i) कंटेनर हैंडलिंग आय	6,338.00	6787.14	
	(ii) भंडारण, रीफर, अतिरिक्त मूव आदि	2,283.00	2057.49	
	<b>कुल (i से ii)</b>	<b>8,621.00</b>	<b>8844.63</b>	2.53%
<b>II</b>	<b>प्रचालन लागतें (मूल्यहास की अतिरिक्त)</b>			
	(i) प्रचालन व प्रत्यक्ष	833.00		
	(ii) अनुरक्षण थम	398.00	75.92	
	(iii) उपस्कर चालन लागत	1,222.00	1163.10	
	(iv) उपस्कर किराया		0.00	
	(v) रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराया।	1,152.00	1250.00	
	(vi) बीमा	76.00	69.00	
	(vii) अन्य व्यय	146.00	1965.21	
	(viii) तकनीकी सेवा शुल्क	294.00	293.60	
	(ix) मजदूरी के पूर्तनिरिक्षण प्रभाव			
	<b>कुल (i से ix)</b>	<b>4,121.00</b>	<b>4816.83</b>	14.45%
<b>III</b>	<b>मूल्यहास</b>	<b>1,225.00</b>	1228.26	0.27%
<b>IV</b>	<b>उपरिव्यय</b>			
	(i) प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	683.00	407.89	
	(ii) अन्य ( लैशिंग व अनलैशिंग)			
	<b>कुल (i से ii)</b>	<b>683.00</b>	<b>407.89</b>	-67.45%
<b>V</b>	<b>प्रचालन अतिरेक/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>2,591.00</b>	<b>2391.65</b>	
<b>VI</b>	<b>वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)</b>			
	(i) परिसंपत्तियों की बिक्री से आय			
	(ii) कबाड़ बिक्री	8.34	8.35	
	<b>कुल</b>	<b>8.34</b>	<b>8.35</b>	
<b>VII</b>	<b>वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)</b>			
	(i) अन्य बैंक प्रभार	23.00	23.00	
	(ii) स्थायी परिसंपत्तियों की बिक्री पर हानि			
	<b>कुल</b>	<b>23.00</b>	<b>23.00</b>	
<b>VIII</b>	<b>एफएमआई घटा एफएमई (VI) - (VII)</b>	(14.66)	(14.65)	-0.07%
<b>IX</b>	<b>कर व व्याजपूर्व अतिरेक (V) + (VIII)</b>	<b>2,576.34</b>	<b>2377.00</b>	
<b>X</b>	<b>नियोजित पूंजी</b>	<b>6486.21</b>	<b>5837.76</b>	-11.11%
<b>XI</b>	<b>आरओसीई- अधिकतम अनुज्ञेय (16%)</b>	16%	16%	
<b>XII</b>	<b>दक्षता उपयोग</b>			
<b>XIII</b>	<b>क्षमता उपयोग के प्रति समायोजित आरओसीई</b>	1,037.79	934.04	
<b>XIV</b>	<b>निवल अतिरेक/(घाटा) (IX) - (XIII)</b>	<b>1,538.55</b>	<b>1442.96</b>	
<b>XV</b>	<b>निवल अतिरेक/ (घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में(XIV/II % में)</b>	<b>18%</b>	<b>16%</b>	

आमने-सामने तुलना के लिए समायोजन				
(i).	आईजीटीपीएल द्वारा सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों पर 8.10 से 9.06 वर्षों का मूल्यह्रास लिया गया है। अगस्त, 2009 आदेश में सीओपीटी से ली गई परिसंपत्तियों पक्ष मूल्यह्रास को आरजीसीटी पर 4 वर्ष 8 महीने के लिए विभक्त किया गया। परिसंपत्तियों के मूल्यह्रास पर आकलनों पर 21.41% प्रभाव पड़ा।	-164.42	-164.42	
(ii).	निवल स्थायी परिसंपत्तियों पर नियोजित पूँजी का प्रतिफल वार्षिक लेखाओं में यथासूचित के अनुसार किया गया है को मूल्यह्रास में किये गए समायोजन के अनुसार सीमित किया गया है जैसा कि ऊपर (i) में स्पष्ट किया गया है और अगस्त 2009 के आदेश में भी किया गया है।	-26.31	-26.31	
(iii).	आईजीटीपीएल द्वारा सीओपीटी कर्मचारियों को लिये जाने पर 1 जनवरी, 2007 से सुविचारित मजदूरी संशोधन का प्रभाव कुल वेतन का 15% पड़ा और अगस्त, 2009 के आदेश में मजदूरी लागत वर्ष 2008-09 से संबंधित है। अगस्त 2009 के आदेश में वर्ष 2008-09 में मजदूरी संशोधन का प्रभाव वास्तव में मजदूरी संशोधन के भुगतान के समय लिया गया है।	-141.36	0	
समायोजना का योग		-332.10	-190.73	
आशोधित निवल अतिरिक्त/घाटा		1206.45	1252.23	

## अनुलग्नक - I (ख)

आईजीटीपीएल द्वारा राजीव गांधी कंटेनर टर्मिनल (आरजीसीटी) के प्रचालनों के लिए वर्ष 2009-10 (नवंबर, 2010 तक) वास्तविक बनाम आकलन तथा 1 दिसंबर 2009 से 17 फरवरी 2011 तक की अवधि के वास्तविकों की तुलना।

क्र.सं.	विवरण	01.04.2009 से 30.11.2009			01.12.2009 से 31.03.2010	01.04.2010 से 17.02.2011
		आकलन (8 माह)	वास्तविक(आईजीटीपीएल द्वारा 8 माह के लिए यथानुपात)	आकलन के संदर्भ से % परिवर्तन	वास्तविक(आईजीटीपीएल द्वारा 4 महीने के लिये यथानुपात)	वास्तविक (11 महीने 18 दिन)
		E	A	A - E	A	A
	यातायात टीईयू में	1,85,010	1,95,169	5.21%	94,211.00	2,82,923
I	कुल प्रचालन आय					
	(i) कंटेनर हैंडलिंग आय	4,495	4,987.24		2,407.42	6,916.86
	(ii) भंडारण, रीफर, अतिरिक्त मूव आदि	1,541	1,083.33		522.94	1,337.51
	कुल (i से ii)	6,037	6,070.57	0.55%	2,930.36	8,254.37
II	प्रचालन लागतें (मूल्यह्रास की अतिरिक्त)					
	(i) प्रचालन व प्रत्यक्ष	612	753.03		376.52	1,130.18
	(ii) अनुरक्षण श्रम	279	390.19		195.09	791.60
	(iii) उपस्कर चालन लागत	848	762.68		368.16	1,196.97
	(iv) उपस्कर किराया		15.35		7.41	82.66
	(v) रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराया।	789	777.66		388.83	1,074.64
	(vi) बीमा	76	92.18		46.09	125.15
	(vii) अन्य व्यय	111	55.75		27.66	145.24
	(viii) तकनीकी सेवा शुल्क	222	216.93		108.47	517.12
	(ix) मजदूरी के पूर्वनिर्दिष्ट प्रभाव	100				
	कुल (i से ix)	3,036	3,063.77	0.91%	1,518.23	5,063.55
III	मूल्यह्रास	1,100	895.22	- 22.88%	388.92	1,060.82
IV	उपरिव्यय					
	(i) प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	477	713.42		356.71	1,052.89
	(ii) अन्य (लैशिंग व अनलैशिंग)		-		-	
	कुल (i से ii)	477	713.42	33.14%	356.71	1,052.89

V	प्रचालन अतिरेक/(घाटा) (I) – (II) – (III) – (IV)	1,423	998.84		666.50	1,077.12
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)					
	(i) परिसंपत्तियों की बिक्री से आय	-				40.84
	(ii) कबाड़ बिक्री		19.81		9.90	33.94
	कुल	-	19.81		9.90	74.79
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)					
	(i) अन्य बैंक प्रभार	15	10.53		5.27	101.80
	(ii) स्थायी परिसंपत्तियों की बिक्री पर हानि	-	46.11		23.05	-
	कुल	15	56.64		28.32	101.80
VIII	एफएमआई घटा एफएमई (VI) - (VII)	- 15	- 36.84	59.28%	- 18.41	- 27.01
IX	कर व व्याजपूर्व अतिरेक (V) + (VIII)	1,408	962.01		648.09	1,050.10
X	नियोजित पूंजी	5,561	4,451.09	- 24.94%	4,451.09	3,793.31
XI	आरओसीई- अधिकतम अनुज्ञेय (16%)	16%	16%		0.16	0.16
XII	दक्षता उपयोग					
XIII	क्षमता उपयोग के प्रति समायोजित आरओसीई	593	474.78		237.39	531.06
XIV	निवल अतिरेक/(घाटा) (IX) - (XIII)	815	487.22	- 67.24%	410.70	519.04
XV	निवल अतिरेक/(घाटा) प्रचालन आय के % के रूप में (XIV/II % में)	13.50%	8.03%	- 68.17%	15.06%	6.29%

अनुलग्नक - I (ग)

18 फरवरी, 2011 से 31.03.2015 तक की अवधि के लिए आईजीटीपीएल द्वारा अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण टर्मिनल (आईसीटीटी) पर प्रचालनों के लिए वास्तविक बनाम आकलनों की तुलना

(रु. लाख में)

क्र. सं.	विवरण	आकलन **								वास्तविक **							आकलनों के संदर्भ में % परिवर्तन
		2010 *	2011 *	2011 यथानुपात (18.02.2011 से 31.03.2011)*	2012	2013	2014	2015	कुल आकलन (18.02.2011 से 31.12.2015)	2010-11 यथानुपात (18.02.2011 से 31.03.2011)	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16 (2015 तक)	कुल वास्तविक (18.02.2011 से 31.12.2015)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
I	यातायात (टीईयू में)	4,78,000	5,88,000	5,10,674	6,84,456	7,52,902	8,28,192	9,11,011	36,87,234	29,266	3,37,053	3,34,926	3,46,204	3,66,376	3,06,264	17,20,089	53.35%
II	कुल प्रचालन आय																
	(i) कंटेनर हैंडिलिंग आय #	21,037	26,779	23,257	32,257	36,718	41,795	47,574	1,81,601.38	2,101.54	15,005.70	16,078.40	16,231.90	17,548.70	##### ###	81,772.24	
	(ii) अन्य								-							-	
	कुल (i से iv)	21,037	26,779	23,257	32,257	36,718	41,795	47,574	1,81,601.38	2,101.54	15,005.70	16,078.40	16,231.90	17,548.70	##### ###	81,772.24	54.97%



	विक्री	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.10	-	-	-	-	0.10	
	कुल	-	-	-	-	-	-	-	-	15.00	8.30	2.85	3.59	7.18	19.00	55.92	
VII	एफएमआई- घटा एफएमआई (VI) - (VII)	-	-	-	-	-	-	-	-	(5.40)	38.10	7.35	5.21	12.42	3.00	60.68	#DI V/O!
VIII	व्याज और कर से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	7,11 9	11,8 86	10,323 43	16,2 87	19,3 83	23,3 91	27,8 68	97,251 .78	(1,049. 07)	3,686. 90	4,251. 25	4,382. 21	5,490. 68	6,612. 00	23,373 .97	
IX	नियोजित पूँजी	1,24, 021	1,16, 643	1,16,6 43	1,09, 136	1,01, 632	94,1 28	86,6 24	1,01,6 32.57	1,03,1 55.00	96,442 .20	89,543 .40	83,74 4.20	77,31 7.60	##### ###	83,672 .64	-17.67%
									(औसत)							(Average)	
X	आरजीसीई @ 16%	19,8 43	18,6 63	16,209	17,4 62	16,2 61	15,0 60	13,8 60	78,851 .75	1,853. 96	15,430 .75	14,326 .94	13,39 9.07	12,37 0.82	8,557. 89	64,085 .48	
XI	प्रतिफल पश्च निवल अतिरिक्त/(घा टा) (IX) - (XIII)	(12,7 24)	(6,77 7)	(5,886)	(1,17 5)	3,12 2	8,33 0	14,0 08	18,400	(2,903. 03)	(11,74 3.85)	(10,07 5.70)	(9,016 .86)	(6,880 .14)	(1,945 .89)	(42,56 5.48)	
XII	2005-06 से 2008-09 तक के वर्षों के लिए आरजीसीटी प्रचालनों के निवल अतिरिक्त का आकलन 1 अगस्त 2009 के आदेश में 5 वर्ष तक विभक्त 2021 लाख रुपए	404	404	404	404	404	404	-	1,616								
XIV	आरजीसीटी से अतिरिक्त के समायोजन के पश्चात् निवल अतिरिक्त/(घा टा)	(12,3 20)	(6,37 3)	(5,482)	(771)	3,52 6	8,73 4	14,0 08	20,016	(2,903. 03)	(11,74 3.85)	(10,07 5.70)	(9,016 .86)	(6,880 .14)	(1,945 .89)	(42,56 5.48)	
XV	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अतिरिक्त/(घा टा) (XIV/I % में)	-59%	-24%	-24%	-2%	10%	21%	29%		-138%	-78%	-63%	-56%	-39%	-13%	-52%	
XVI	औसत निवल अतिरे क/(घाटा) ( % में)			11%						-52.1%							
*	आकलनों को लागत विवरण में दर्शाया गया है क्योंकि पिछले प्रस्ताव में जनवरी 2010 में आईसीटीटी को शिफ्ट करने का प्रस्ताव था। परंतु वास्तव में आईसीटीपीएल आरजीसीटी से आईसीटीटी को 18.02.2011 में शिफ्ट हुआ। अतः वर्ष 2011 के आकलन, पिछले आदेश में सुविचारित, 18.02.2011 से 31.12.2011 तक कालम नं.8 में, यथानुपात लिये गए हैं ताकि आईसीटीटी प्रचालनों की आमने-सामने तुलना की जा सके। कालम 10 में दर्शाये गए कुल आकलन 18.02.2011 से 31.12.2011 तक की अवधि के हैं।																
#	लागत विवरण में सुविचारित आय के आकलन आईसीटीटी प्रचालनों के लिए अगस्त 2009 आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क से संबंधित हैं।																
**	अगस्त 2009 आदेश में सुविचारित आकलन आईसीटीपीएल के प्रस्ताव के अनुरूप कलेंडर वर्ष आधार पर थे। आईसीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत वास्तविक वित्तीय वर्ष आधार पर रखे गए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार वित्तीय वर्ष आधार पर हैं। वास्तविक वनाम आकलनों की तुलना 18.02.2011 से 31.12.2015 की अवधि की समेकित स्थिति पर की गई है।																

अनुलग्नक -II

अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण टर्मिनल (आईसीटीटी) का लागत विवरण

(रु. लाख में)

क्र.	विवरण	वास्तविक	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आकलन जैसा आईसीटीपीएल ने दिया	वास्तविक	प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आकलन जैसा प्राधिकरण द्वारा यथा
------	-------	----------	--	----------	--

सं.				है।				प्राधिकरण द्वारा यथाआकलित	अशोधित			
		तुलना के लिए 2015-16 का पूरा वर्ष	जनवरी-मार्च 2016 आईजीटीपी एल द्वारा यथा प्रस्तुत	2016-17	2017-18	2018-19	कुल	जनवरी- मार्च 2016	2016-17	2017-18	2018-19	कुल
I	यातायात (टीईयू में)	4,19,550	1,13,286	4,71,300	5,54,400	6,22,600	16,48,300	1,13,286	4,71,300	5,54,400	6,22,600	16,48,300
II	टर्मिनल की निर्धारित क्षमता	3,43,533	4,46,141	5,37,988	6,31,731	6,71,019	18,40,738	4,46,141	5,37,988	6,31,731	6,71,019	18,40,738
III	कुल प्रचलन आय											
	कटेनर प्रहस्तन आय	19,545.91	4,740	19,637	22,076	24,778	66,491	4,739.91	20,348.79	23,379.05	25,894.12	69,622
	अन्य आय	710.09	710	2,340	2,562	2,766	7,668	710.09	2,340.46	2,561.70	2,765.73	7,668
	कुल आय	20,256.00	5,450	21,978	24,637	27,544	74,158	5,450.00	22,689.25	25,940.75	28,659.85	77,289.85
IV	प्रचालन लागतें											
	(i) प्रचालन व प्रत्यक्ष श्रम	242.40	67	288	337	396	1,020	66.89	276.27	311.66	348.62	937
	(ii) अतिरिक्त श्रम	35.92	8	42	46	51	139	8.19	36.80	37.71	38.64	113
	(iii) उपस्कर चालन लागत	1,240.67	302	1,434	1,699	1,925	5,057	302.36	1,409.07	1,625.97	1,795.78	4,831
	(iv) विजली पर दक्षता लाभ	-	-	168	198	222	589	-	-	-	-	-
	(v) रायल्टी /राजस्व हिस्सा	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(vi) उपस्कर किराया	507.72	133	741	932	1,085	2,758	133.44	678.92	896.58	1,026.75	2,602
	(vii) रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराया।	5.52	3	12	12	12	36	3.20	8.13	8.14	8.14	24.41
	(viii) बीमा	167.19	37	198	205	213	616	37.15	174.39	182.71	189.27	546.37
	(ix) अन्य व्यय	428.19	107	551	577	605	1,734	112.14	438.72	449.52	517.23	1,405.47
	(x) तकनीकी सेवा शुल्क	566.70	160	632	743	834	2,209	160.28	631.54	742.90	834.28	2,208.72
	कुल व्यय	3,194.31	818	4,064	4,749	5,344	14,158	823.65	3,653.84	4,255.19	4,758.71	12,667.74
V	मूल्यहास	6,003	1,488	5,890	5,908	5,990	17,789	1,488	5,889.92	5,908.40	5,990.39	17,788.71
VI	उपरिव्यय											
	प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	1,906.51	595.17	2,052	2,233	2,431	6,716	595.17	1,993.41	2,042.45	2,092.69	6,128.55
	कुल (i से ii)	1,906.51	595	2,052	2,233	2,431	6,716	595.17	1,993.41	2,042.45	2,092.69	6,128.55
VII	निवल अतिरिक्त/(घा टा) (III)- (IV)-(V)- (VI)	9,151.81	2,548	9,971	11,747	13,778	35,496	2,542.81	11,152.08	13,734.71	15,818.06	40,704.85



[illegible]

	प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए 647.74 लाख रु. का आरजीसीटी का निवल अतिरेक [ (-) 2008-09 तथा दिसंबर 2009 तक का 282 लाख रु. दिसंबर 09 से 17.02.201 1 तक 929.74 लाख रु.]								647.74			
	(क) आईजीटीपी एल द्वारा समायोजन के लिए सुविचारित निवल घाटा (592.07 लाख रु. का 100 % और 44468.02 लाख रु. 652 लाख रु का 40 %) (ख) प्राधिकरण द्वारा समायोजन के लिए सुविचारित निवल घाटा (42565.48 लाख रु का 40 % ) यानी (-) 17026.19 लाख रु.+ आरजीसीटी का अतिरिक्त अतिरेक 647.74 लाख			(18,118.47)					(16,378.45)			
		-	(1,394)	(5,575)	(5,575)	(5,575)	(16,725.00 )	-	(5,459.48)	(5,459.48)	(5,459.49)	(16,378.45 )
X VII	पूर्वावधि हानियों के समायोजन के पश्चात् निवल अतिरेक/(घा टा)	(2,259)	(1,730)	(6,651)	(4,350)	(1,576)	(12,577.26 )	(299.02)	(5,209.77)	(2,090.42)	747.38	(6,552.81)
X VII I	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल अतिरेक/(घा टा)	-12%	-32%	-30%	-18%	-6%		-5.5%	-23.0%	-8.1%	2.6%	
XI X	औसत निवल अतिरेक/ (घाटा) (%) में)				-17.0%					-8.5%		
जनवरी 2016 से मार्च 2019 तक कुल घाटा ( 6552.81 लाख रु.+ 299.02 लाख रुपए) नवंबर 2016 के आस-पास से मार्च 2019 तक की अवधि के लिए आकलित राजस्व आईजीटीपीएल के अगस्त 2016 से 9.12 की वृद्धि और फिर 1 अप्रैल 2017 से 9.52 % की वार्षिक वृद्धि के प्रस्ताव के प्रति वर्तमान प्रशुल्क में नवंबर 2016 के आस-पास से 4.50% की वृद्धि और 1												6,851.83

अप्रैल, 2017 से 31 मार्च 2019 तक 4.50% की वृद्धि की जाती है।	64,054.45
	4.50%

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 24th October, 2016

**No. TAMP/81/2015-IGTPL.**— This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, had disposed of the proposal received from the India gateway Terminal Private Limited (IGTPL) for general revision of its Scale of Rates, in the Meeting of this Authority held on 17 September 2016. However, considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved on 17 September 2016 was notified in the Gazette of India on 14 October 2016 vide Gazette No.380. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the reasoned Speaking Order connected with disposal of the proposal of the IGTPPL for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****Case No. TAMP/81/2015-IGTPL****India Gateway Terminal Private Limited - - -****Applicant****QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**(Passed on this 17<sup>th</sup> day of September 2016)

This case relates to the proposal received from India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) for general revision of its Scale of Rates (SOR) under Tariff Policy Guidelines, 2005.

2.1. The IGTPPL, a subsidiary of DP World, had entered into a Licence Agreement (LA) on 31 January 2005 with COPT in response to a global tender issued by COPT in 2004.

2.2. The salient points of the License Agreement are as follows:

- (i). Exclusive license for operation and management including necessary development, modification and augmentation of facilities of RGCT, commensurate with traffic; and
- (ii). Exclusive license for development, construction, operation and management of International Container Transshipment Terminal (ICTT) at Vallapadam/Puthuvpeen, Kochi.
- (iii). The bid was accepted based on a upfront payment plus a Royalty per Month equivalent to Thirty-Three point Three Percent (33.300%) of the Revenue earned by the Licensee from the operation of the Project Facilities and Services comprised in the Project, by levy of Tariff during the month.
- (iv). IGTPPL would take over the existing facility of RGCT and develop the new facility at ICTT, Vallarpadam.

3.1. This Authority vide its Order no.TAMP/25/2008-IGTPL dated 5 August 2009 had passed an Order approving the existing SOR of IGTPPL which was notified on 11 August 2009. As per this Order, SOR of IGTPPL is valid up to 31 December 2015. Under the said Order, the then existing SOR for Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) was allowed to continue until its expiry till December 2009. Separate SOR for International Container Transshipment Terminal (ICTT) at Vallarpadam of the IGTPPL was approved for a period of 6 years from 1 January 2010. The tariff approved for ICTT was subject to an annual escalation of 3.48% over rates of the immediate preceding year from the year 2011 to 2015.

3.2. Based on the request made by the IGTPPL, this Authority extended the validity of the existing SOR of IGTPPL from the date of its expiry till 30 June 2016 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier.

4.1. In this backdrop, the IGTPPL vide its letter no. IGTPPL/Fin/TAMP/2015/2 dated 16 December 2015 has filed a proposal for revision of its SOR in the formats prescribed by the Authority. Subsequently at our request, the IGTPPL vide its email dated 28 December 2015 has forwarded the draft Scale of Rates.

4.2. The highlights of the proposal and the main points made by the IGTPPL are summarised below:

- (i). Berth length of Six Hundred meters, adequate equipment and container stacking yard have been provided as per License Agreement on 18 February 2011 i.e. date of migration from RGCT to ICTT. The Tariff Guidelines 2005 clause 2.9.11 states "In the case of private terminal operator, if the investment made is in accordance with the obligation under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilization is not achieved." Accordingly capacity utilization for the period 2010 to 2015 have been taken as achieved.
- (ii). The last tariff proposal for ICTT was on the calendar year basis. But, the IGTPPL has followed financial year for accounting. Hence in the current proposal, estimates have been made for financial years for ease of comparison with actuals during the next review. Consequently, the estimates furnished for future period is for 39 months i.e. to accommodate the period January 2016 to March 2016 ( 3 months) and from 2016-17 to 2018-19 (upto March 2019).
- (iii). Traffic projected for current cycle:

Period	TEUs
January 2016 to March 2016	113286
2016-17	471300
2017-18	554400
2018-19	622600

- (iv). (a). **Income projected for the current cycle at the existing tariff:**

(₹ in lakhs)

Period	Revenue
January 2016 to March 2016	5343
2016-17	22684
2017-18	25437
2018-19	28444

- (b). Exchange rate has been considered at 1US\$ = ₹65 for income estimates for the future period.
- (c). As per the License Agreement, IGTPPL is required to offer Transshipment tariff which is competitive with other transshipment ports. The present realizations on transshipment containers are below the TAMP approved tariff. Accordingly, the revenue forecast for transshipment container is done at US\$ 80 for 20' container & US\$ 120 for 40' container for two moves as against US\$ 100 (existing tariff US\$ 138.82) for 20' container & US\$ 150 (existing tariff US\$ 208.24) for 40' container proposed by the port. Actual rates quoted may be lower in case to case basis. Provision has been made for discount to attract additional Origin/Destination containers in the forecast.
- (v). (a). Expenditure projection assumption:

(₹ in lakhs)

Expenditure	January 2016 to March 2016	2016-17	2017-18	2018-19	Assumption
(i) Operating & Direct Labour	67	288	337	396	11% increase based on past historical trends
(ii) Maintenance Labour	8	42	46	51	
(iii) Equipment Running Costs	302	1,434	1,699	1,925	Based on the actuals for 2015 and increasing volume levels.

(iv) Efficiency gain on Electricity	-	168	198	222	
(v) Equipment Hire	133	741	932	1,085	Increase in volume levels.
(vii) Insurance	37	198	205	213	Proposed.
(viii) Other expenses	107	551	577	605	Based on the actuals for 2015 and increasing volume levels.
(x) Technical Service Fee	160	632	743	834	As per agreement.
(xii) Management and General Administration	595	2,052	2,233	2,431	Increase in manpower.

- (b). Cost escalations have been considered at 3.82% for future periods (as per letter No.TAMP/27/2015-Misc dated 8 July 2015), except in case of Labour Costs escalations which have been considered at 11% p.a.

- (vi). Capex:

The proposed Capex i.e. phase-wise for development of additional container storage yard (ground slots) is as follows: (₹ in lakhs)

Year and purpose	Amount
2016-17 (for 444 ground slots)	2559.82
2017-18 (for 444 ground slots)	2559.82
2018-19 (for 222 ground slots)	1279.91

- (vii). Yard Capacity:

The existing container yard area i.e. 2446 Total Ground Slots (TGS) has a capacity to handle 3,43,381 TEUs as follows calculated following TAMP parameters

		Balance Factor	TGS
Total TGS	2446		
Import dwell time	4.0	0.57	1398
Export dwell time	3.0	0.43	1048
Total	7.0		

Capacity Driver	Import	Export	Totals
TGS (a)	1398	1048	2446
Average dwell time (b)	4.0	3.00	
Average stack height (c)	2.5	2.5	
Surge Factor (d)	1.3	1.3	
Days in Period	365	365	
TEU in period	171690	171690	343381

Formula for capacity  $0.70 * (a * c * e) / (b * d)$

- (viii). Past period analysis:

- (a). Comparison of actual vis-à-vis estimates for the period 2005-06 to 2008- 09 upto November 2009 was done in the last tariff revision order approved by the Authority wherein provisional accounts for 2008-09 was considered. The actuals, however, vary from the provisional accounts. The net surplus for RGCT operations considered in the TAMP Order viz-a-viz net surplus assessed as per Audited Accounts for the said period is tabulated below

(₹ in lakhs)

Details	2008-09	April 2009 to February 2010
Net Surplus as considered in the last Order of TAMP	1206.45	815.00
Net Surplus as per Audited accounts	694.44	734.94
Excess Surplus adjusted by TAMP for RGCT operations in the last Order	512.01	80.06

- (b). A summary of excess adjustment of net surplus for period 2008-09 & 2009-2010 (upto Nov 2009) in the TAMP Order is given below:

(₹ in Lakhs)

	2008-09		2009-10		Additional Adjustment done in TAMP Order		
	Provisional	Actual	Provisional	Actual	2008-09	2009-10	Total
Volume	260872	260872	185010	195169			
Revenue	8621.00	8832.87	6037.00	6070.57			
Capital Employed	6486.21	6841.64	5561.00	3098.92			
Adjusted Return	1206.45	694.44	815.00	734.94	512.01	80.06	592.07

- (c). Hence, the excess surplus adjusted in the TAMP Order to the tune of ₹592.07 lakhs is being reversed/adjusted in this period as loss.
- (d). In the last Tariff Order, the Authority, has considered the estimates for the period 2010 to 2015 for ICTT, Vallarpadam for the purpose of tariff fixation. However, the ICCT, Vallarpadam commenced the container handling operations only from 18 February 2011. Hence for the period December 2009 to 18 February 2011, RGCT continued to be in operation. There were no concurrent operation at ICTT and RGCT. The net surplus for this period is ₹652 lakhs. 50% of the said net surplus is considered for adjustment in the current tariff revision. [The figures are submitted by IGTPL in Form 7.]
- (e). Estimation has been given for the calendar years 2010 to 2015. For comparison of the actual performance as per audited accounts with the estimation certain expenses have been regrouped on the basis of TEUs for that period and others on the basis of months. The details of the basis of allocation of expenses are furnished.
- (ix). Net Surplus/(deficit) for the period of operations at ICTT i.e., from 18 February 2011 to 31 March 2015 are based on the Audited Accounts. Provisional accounts have been considered for the period from April 2015 to December 2015. Accordingly, the sum of the net deficit in ICTT operations for the period 18 February 2011 to 31 March 2015 is ₹ 47,825 lakhs. The summarised position as given by IGTPL is as follows:

(₹ in lakhs)

Sr. No.	Particulars	RGCT		ICTT					
		Dec09-Mar 10	Apr 10-17 Feb 11	18 Feb to Mar 11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	Apr-Dec 2015
(i).	Net surplus before Return	389.51	1050.10	-1050.99	3496.72	4197.77	4248.10	4996.32	6182.78
(ii).	Capital Employed	4810.44	3793.31	103154.92	97105.16	90564.20	84422.56	78182.68	73680.96
(iii).	ROCE @ 16%	256.56	531.06	2063.10	15536.83	14490.27	13507.61	12509.23	11788.95
(iv).	Net Surplus/(Deficit) after return (i-iii)	132.95	519.04	(3114.09)	(12040.11)	(10292.50)	(9259.51)	(7512.91)	(5606.17)
	Total	651.99				(47825.29)			

Note: Loss in RGCT period Dec 2009 to Mar 2010 & Apr to Feb 2011 is taken at 100% as there is no estimate in TAMP. There was an estimate for operations in ICTT during this period.

Period	Adjustment % Considered	₹ in Lakhs
Loss in RGCT period 2008-09 & Apr to Nov 2009	100%	(592.07)
Loss in RGCT period Dec 2009 to Mar 2010 & Apr to Feb 2011	50%	326.01
Loss at ICTT Mar 2011 to Dec 2015	50%	(23,912.69)
Total Loss		(24,178.74)
Total Loss to be set off		(24,178.74)

- (x). Reconciliation between the Audited Accounts and figures considered in Form 7 is submitted.
- (xi). A summary of the cost position based on the estimates for the period January 2016 to March 2016 ( 3 months) and for the years 2016-17 to 2018-19 (3 years) at the existing tariff is tabulated below:  
₹ in lakhs

Particulars	January 2016 to March 2016	2016-17	2017-18	2018-19
Traffic (TEUS)	109245	471300	554400	622600
Income estimates at existing tariff	5,343	22,684	25,437	28,444
Expenditure projections	2937.7	12086	12862	13698
Net surplus	2,404.9	10,598.3	12,575.5	14,746.2
Capital employed	72,368	69,222	65,946	61,313
ROCE	11,579	11,076	10,551	9,810
Net surplus/(Deficit) after ROCE	(9,174)	(477)	2,024	4,936
Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	-172%	-2%	8%	17%

- (xii). Proposed SOR

- (a). Based on the deficit in the cost statement and the after considering past period loss, the IGTPL has proposed 6.98% increase in the tariff over the existing tariff. The proposed tariff is to make it applicable from 1 January 2016 and annual increase of 6.98% from 1 April 2016 for each the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19.
- (b). The IGTPL has proposed coastal tariff in US \$ at 60 % of the proposed tariff for foreign going vessels. [This is not in line with the direction issued by MOS on 11 May 2016]

5.1. In accordance with the consultation procedure prescribed, a copy of the IGTPL proposal dated 16 December 2015 was circulated vide our letter dated 5 January 2016 to the COPT and users/ user organisations seeking their comments. The comments received from the COPT, and users/user organisations were forwarded to the IGTPL as feedback information. The IGTPL vide its letter dated 23 March 2016 has furnished its comments on the comments of COPT/ user/user organisation.

5.2. The Coimbatore Custom House and Steamer Agents' Association (CCHSAA) vide its letter dated 29 January 2016 has furnished its comments. The IGTPL has not responded to the comments of CCHSAA till finalization of this case.

6. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the COPT was also requested to furnish additional information/clarifications on various points vide our letter dated 23 May 2016 with a request to furnish its response by 13 June 2016. The COPT vide its email dated 13 June 2016 has responded. A summary of the additional information/clarifications sought by us and the response of COPT is juxtaposed below:

Sl. No.	Information/clarifications sought by us	Information/clarifications of the COPT
(A).	<b>General:</b>	
(1).	(a). As per clause 4.2 of the License Agreement (LA), the tariff has to be competitive with the tariff level existing at international container transshipment hubs and major competing ports in the region. In this regard, the COPT to confirm that the proposal filed by the IGTPL for general revision of its Scale of Rates complies with clause 4.2 of LA	<p>The validity of the prevailing Tariff Order for ICTT operated by the IGTPL, approved vide TAMP/25/2008-IGTPL dated 05.08.2009 and notified vide G No. 142 dated 11.08.2009, ended on 31.12.2015.</p> <p>The TAMP, at the request of the IGTPL as well as on its own, had applied the principles of 2004 and 2008 Guidelines for the aforesaid Tariff Order on ICTT.</p> <p>The IGTPL had then specifically requested to determine the tariff for ICTT operations on a normative basis over a long term period in conformity with the 2008 Guidelines. The IGTPL had then argued that since the ICTT operations are commencing post 2008 Guidelines, the normative approach prescribed in the said</p>

Guidelines may be considered in its case. It had also submitted that the normative tariff will be lower in comparison to the tariff fixed following the usual cost plus method which will benefit the trade and impart stability and provide a conducive environment to negotiate long term contracts.

The Optimal Terminal Capacity for the ICTT is considered at 11,95,740 TEUs in the above Tariff Order.

The IGTPPL had projected the following Traffic for the then Tariff Proposal.

**Projected Traffic (TEUs)**

2010	2011	2012	2013	2014	2015
4,78,000	5,88,000	6,84,456	7,52,902	8,28,192	9,11,011

But, the realized Traffic has been a fraction of the Projected Traffic as under, implying the utilization of only 31% of the capacity.

**Realized Traffic (TEUs)**

2010	2011	2012	2013	2014	2015
3,12,189	3,37,053	3,34,925	3,46,204	3,66,376	3,06,324 (Apr-Dec)

The IGTPPL, in the current Tariff Proposal has furnished much lower Traffic Projections as under.

**Projected Traffic (TEUs)**

2016	2017	2018
4,71,300	5,54,400	6,22,600

Cochin Port is of the considered view that one of the critical reasons for non-realization of volumes at ICTT is the exorbitant Terminal Handling Charges (THC) levied by the IGTPPL. A comparison of the THC reveals this clearly.

**Comparative THC (Notified) for Foreign EXIM Containers (US\$)**

Size & Type	Comparative THC (US\$)			Other Port THC as a % of Cochin	
	Cochin	Tuticorin (DBGT)	Chennai (DPW)	Tuticorin (DBGT)	Chennai (DPW)
20' Laden	93	51	36	54	38
40' Laden	140	76	54	54	38

The Exchange Rate used for converting the INR rates into US\$ is ₹66/US\$.

The IGTPPL, in its current Tariff Proposal, at Annex 2, has stated that the existing Container Yard has the capacity to handle 3,43,381 TEUs, which in IGTPPL's opinion is commensurate with the Traffic. This is planning for curtailing growth, when the IGTPPL had earlier submitted to the TAMP that the Quay Line is the limiting factor, and additional ground slots can be created depending on need.

Again, at Annex 2 of the current Tariff Proposal, IGTPPL has stated that as per the License Agreement between COPT and IGTPPL, the company is required to offer



Transshipment Tariff which is competitive with other transshipment ports, and that their present realizations on transshipment containers are below Tariff approved by TAMP. COPT submits before the Hon'ble Authority that this is contrary to the provisions of the License Agreement, which requires that the Tariff is competitive with respect to the neighbouring ports. Therefore, the submission of IGTPPL that they are required to be competitive only in Transshipment Tariff, is violative of the License Agreement. The relevant clause of the License Agreement is reproduced below.

**“4.2 TARIFF FIXATION** *The Parties agree that, subject to Applicable Laws including approval of the competent authority, the Tariff are competitive vis-à-vis international container transshipment hubs and major competing ports in the region”.*

Further, it is totally ineffective to be competitive in Transshipment Tariff alone, when the ICTT has so little Transshipment Traffic; as low as 5% of the Total Traffic as revealed below. It is highly relevant to be competitive in OD cargo that forms 95% of the Total Traffic.

#### **Transshipment Traffic at ICTT**

Year	Transhi pment Traffic (TEUs)	Total Traffic (TEUs)	Transshipment Traffic as a % of Total Traffic
2015 (Apr-Dec)	14,875	3,06,324	5
2014	18,897	3,66,376	5
2013	7,411	3,46,204	2
2012	27,193	3,34,925	8
2011	17,007	3,37,053	5

It is submitted before the Hon'ble Authority that CoPT grants considerable rebates in VRC to container ships to promote the ICTT. The CoPT grants 85% rebate in VRC to the 4 Mainline Services that call at the ICTT. Also, 50% rebate in VRC is granted to Container Vessel Services other than Mainline Services to foreign destinations, not confined to Colombo, and not connecting Cochin and Colombo, either directly or via Tuticorin. Further, 30% rebate in VRC is granted to Container Vessel Services, other than Mainline Services, between Cochin and the Middle East, double-dipping weekly at Cochin. The quantum of rebates granted in VRC over the years for promoting ICTT is presented below. It may be seen that the rebates granted in VRC amounted to more than 50% of the notified Tariff, resulting in COPT earning a net VRC income that is less than the quantum of rebates granted; all this for being competitive with respect to the ports in the region to promote ICTT.

#### **ICTT - Rebate Granted in VRC and Net Income**

Year	Traffic (TEUs)	Rebate Granted in VRC (₹ Crores)	Net Income from VRC (₹ Crores)
2014-15	3,66,376	29.24	29.16

		<table><tr><td>2013-14</td><td>3,46,204</td><td>33.48</td><td>26.53</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>3,34,925</td><td>26.42</td><td>23.09</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>3,37,053</td><td>14.04</td><td>18.38</td></tr></table> <p>Apart from granting such rebates, the maintenance of 14.5 m draft at the ICTT has shot up the Maintenance Dredging expenditure of CoPT considerably, as under. In fact, CoPT incurs ₹20 Crores per annum as incremental Maintenance Dredging expenditure for deepening up to 14.5 m draft from the normally maintained draft of 13.5 m for the lone Mainline Container Vessel Service that calls at a draft up to 14.5 m, but without any commendable volumes. The CoPT also grants 85% rebate in VRC to the said Mainline Service towards being competitive. But, such expenditure on Maintenance Dredging and the revenue foregone due to rebates in VRC have so far been without any meaningful returns with such low volumes at ICTT.</p> <p>COPT is of the view that volumes at ICTT can grow only if competitive Tariffs are ensured. The ICTT has been envisaged with three distinct roles; a Hub Port for Transshipment, a Regional Terminal and a Sub Continental Gateway; promoting Regional and Hinterland cargo through competitive Tariff is a prerequisite for attracting Transshipment cargo.</p> <p>In the light of the above, COPT requests the Hon'ble Authority to review the Tariff Proposal submitted by the IGTPPL for the operation of ICTT, and not to allow the hike in the Tariff sought. The COPT, further requests the Hon'ble Authority to impress upon the IGTPPL to reduce their Proposed Tariff by at least 30% before approval so that the THC at ICTT is competitive with that of the ports in the region.</p>	2013-14	3,46,204	33.48	26.53	2012-13	3,34,925	26.42	23.09	2011-12	3,37,053	14.04	18.38
2013-14	3,46,204	33.48	26.53											
2012-13	3,34,925	26.42	23.09											
2011-12	3,37,053	14.04	18.38											
	(b). The Authority while approving the reduction in free period for laden containers vide Order No. TAMP/70/2014-IGTPPL dated 2 July 2015 had specifically in para 11 (viii) (b) of the said Order requested the IGTPPL to consult the COPT as stipulated in clause 4.2 of the License Agreement while filing the proposal for revision of Scale of Rates which is due for revision. The COPT to, therefore, confirm whether the IGTPPL had consulted them while filing the current proposal as stated in the said Order.	They had given only an advance copy as intimation.												
(2).	The IGTPPL in its proposal has stated that it shifted its operations from Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) to International Container Transshipment Terminal (ICTT) on 18 February 2011 and there was no concurrent operations at ICTT and RGCT. The COPT to confirm the exact dates when the IGTPPL closed its operations at RGCT and the date when it commenced the operations as ICTT. Also confirm that there was no concurrent operations at ICTT and RGCT.	Commercial operation of ICTT was commenced on 18.02.2011. The operation of RGCT was closed on 18.02.2011. There was no concurrent operation at ICTT and RGCT.												
(3).	The actual traffic handled by the IGTPPL in the years 2008-09 to 2015-16 is reported to be	The actual container throughput at ICTT from 2008-09 to 2015-16 based on the statement furnished by IGTPPL												

	2,89,380 TEUs, 3,12,189 TEUs, 3,37,053 TEUs, 3,34,926 TEUs, 3,46,204 TEUs, 3,66,376 TEUs, and 4,15,453 TEUs respectively. The COPT to confirm the actual container traffic in TEUs reported by the IGTPL.	along with the remittance of Revenue Share every month is furnished below: <table><tr><th>Year</th><th>Total TEUs</th></tr><tr><td>2008-09</td><td>260873</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>289381</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>312035</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>334103</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>334911</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>346204</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>366375</td></tr><tr><td>2015-16</td><td>416448</td></tr></table>	Year	Total TEUs	2008-09	260873	2009-10	289381	2010-11	312035	2011-12	334103	2012-13	334911	2013-14	346204	2014-15	366375	2015-16	416448		
Year	Total TEUs																					
2008-09	260873																					
2009-10	289381																					
2010-11	312035																					
2011-12	334103																					
2012-13	334911																					
2013-14	346204																					
2014-15	366375																					
2015-16	416448																					
(4).	The IGTPL has projected container traffic of 4,71,300 TEUs, 5,54,000 TEUs and 6,22,600 TEUs in the years 2016-17 to 2018-19 respectively. The traffic growth projected works out to 13.45% in the year 2016-17, 17.55% and 12.38% in the year 2017-18 and 2018-19 respectively. The COPT to comment on reasonableness of the traffic forecasted by IGTPL for the years 2016-17 to 2018-19.	The cargo traffic at ICTT is expected to grow to 554000 TEUs and 622600 TEUs in 2016-17 and 2017-18 respectively. The main reason for this forecast is the growing EXIM trade from West Tamil Nadu region and significant growth in Coastal trade from Gujarat to north Kerala and West Tamil Nadu.																				
(5).	The IGTPL has assessed yard capacity of 3,43,381 TEUs (i.e. 3.43 lakhs TEUs) considering the existing ground slots of 2446. In this regard, the following points to be clarified/furnished.																					
	(a).Indicate the total area allotted by the COPT to IGTPL for ICTT operations as per the License Agreement terms. Also, furnish the actual area of land available for use for ICTT project and the land in terms of storage facility and auxiliary facility at the container terminal.	<div>(a). The total area earmarked by the COPT to IGTPL for ICTT operation as per license Agreement terms and its rate.<table><tr><th colspan="2">The total area earmarked by the COPT to IGTPL for ICTT operation as per license Agreement terms and its rate.</th></tr><tr><td>Terminal development</td><td>60 ha. @ ₹1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years</td></tr><tr><td>Additional area of terminal development</td><td>10 ha. @ ₹.25/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years</td></tr><tr><td>Berth construction</td><td>10ha. @ ₹ 1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years</td></tr><tr><td>Railway sidings&amp; Associated</td><td>10ha. @ Re.1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years</td></tr><tr><td>Additional area for allied activities</td><td>20 ha. lease rent @ SoR</td></tr><tr><th colspan="2">Details of land handed over for ICTT</th></tr><tr><td>Terminal development</td><td>49.0641 ha. @ Re.1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years</td></tr><tr><td>Berth construction</td><td>2.8939 ha. @ Re.1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years</td></tr><tr><td>Railway sidings &amp; Associated Requirement</td><td>10 ha. @ Re.1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five</td></tr></table></div>	The total area earmarked by the COPT to IGTPL for ICTT operation as per license Agreement terms and its rate.		Terminal development	60 ha. @ ₹1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years	Additional area of terminal development	10 ha. @ ₹.25/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years	Berth construction	10ha. @ ₹ 1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years	Railway sidings& Associated	10ha. @ Re.1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years	Additional area for allied activities	20 ha. lease rent @ SoR	Details of land handed over for ICTT		Terminal development	49.0641 ha. @ Re.1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years	Berth construction	2.8939 ha. @ Re.1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years	Railway sidings & Associated Requirement	10 ha. @ Re.1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five
The total area earmarked by the COPT to IGTPL for ICTT operation as per license Agreement terms and its rate.																						
Terminal development	60 ha. @ ₹1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years																					
Additional area of terminal development	10 ha. @ ₹.25/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years																					
Berth construction	10ha. @ ₹ 1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years																					
Railway sidings& Associated	10ha. @ Re.1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years																					
Additional area for allied activities	20 ha. lease rent @ SoR																					
Details of land handed over for ICTT																						
Terminal development	49.0641 ha. @ Re.1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years																					
Berth construction	2.8939 ha. @ Re.1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five years																					
Railway sidings & Associated Requirement	10 ha. @ Re.1/- per M2 per annum subject to 30% escalation after every five																					

			years																																																												
		Additional area for associated Requirement	0.002 ha. lease rent @ SoR ie. ₹3579030/- per ha. per annum																																																												
(b).COPT to comment on the reasonableness of the existing ground slots of 2446 considered by the IGTPPL.	<div>(b). The existing ground slots of 2446 which can handle 4,24,019 which can go upto 446,141 TEUs and these have been adequate to handle present volumes. Calculations are given below: <b>Present Capacity-Revised Calculation</b> <b>Total Ground Slots (TGS) 2446</b></div> <table><tr><td></td><td>OD Containers</td><td>Balance Factor</td><td>TGS</td><td>Transshipment Containers</td></tr><tr><td>Total TGS</td><td>2,271</td><td></td><td></td><td>175</td></tr><tr><td>Import dwell time</td><td>5.0</td><td>0.50</td><td>1,136</td><td>7.0</td></tr><tr><td>Export dwell time</td><td>5.0</td><td>0.50</td><td>1,136</td><td>7.0</td></tr><tr><td>Total</td><td>10.0</td><td></td><td></td><td>7.0</td></tr><tr><td>Capacity Driver</td><td>OD Import</td><td>OD Export</td><td>TP</td><td>Total</td></tr><tr><td>TGS ( a )</td><td>1,136</td><td>1,136</td><td>175</td><td></td></tr><tr><td>Average dwell time ( b )</td><td>5.0</td><td>5.00</td><td>7.00</td><td></td></tr><tr><td>Average stack height ( c )</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td></td></tr><tr><td>Surge Factor ( d )</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td></td></tr><tr><td>Days in period ( e )</td><td>365</td><td>365</td><td>365</td><td></td></tr><tr><td>TEU in period</td><td>200,949</td><td>200,949</td><td>22,121</td><td>424,019</td></tr></table> <div><div>Max Yard Capacity OD</div><div>TP</div><div>401,898</div><div>44,242</div><div>446,141</div></div>				OD Containers	Balance Factor	TGS	Transshipment Containers	Total TGS	2,271			175	Import dwell time	5.0	0.50	1,136	7.0	Export dwell time	5.0	0.50	1,136	7.0	Total	10.0			7.0	Capacity Driver	OD Import	OD Export	TP	Total	TGS ( a )	1,136	1,136	175		Average dwell time ( b )	5.0	5.00	7.00		Average stack height ( c )	3.2	3.2	3.2		Surge Factor ( d )	1.32	1.32	1.32		Days in period ( e )	365	365	365		TEU in period	200,949	200,949	22,121	424,019
	OD Containers	Balance Factor	TGS	Transshipment Containers																																																											
Total TGS	2,271			175																																																											
Import dwell time	5.0	0.50	1,136	7.0																																																											
Export dwell time	5.0	0.50	1,136	7.0																																																											
Total	10.0			7.0																																																											
Capacity Driver	OD Import	OD Export	TP	Total																																																											
TGS ( a )	1,136	1,136	175																																																												
Average dwell time ( b )	5.0	5.00	7.00																																																												
Average stack height ( c )	3.2	3.2	3.2																																																												
Surge Factor ( d )	1.32	1.32	1.32																																																												
Days in period ( e )	365	365	365																																																												
TEU in period	200,949	200,949	22,121	424,019																																																											
(c).COPT to comment on the proposed additional ground slots of 444 in each of the year 2016-17 and 2017-18 and the source for the additional ground slot.	(c). The additional ground slots are being developed to handle the additional volumes planned and there is adequate land available within the ICTT area which can be allocated if required																																																														
(6).	<div>The IGTPPL has assessed yard capacity in Annex-2A of its proposal at 3,43,381 TEUs p.a. for the years 2014-15, 4,46,141 TEUs to 2015-16 and 5,37,988 TEUs, 6,31,731 TEUs and 6,71,019 TEUs p.a. for the years 2016-17 to 2018-19. The COPT to comment on reasonableness of the capacity assessed by the IGTPPL and the investment of ₹6,399.54 lakhs proposed for development of additional storage yard.</div> <div>The Yard capacity assessed and cost thereof appear reasonable and the detailed working is as below.(2016-2017)</div> <div><b>Total Ground slots 2890</b></div> <table><tr><td></td><td>OD Containers</td><td>Balance Factor</td><td>TGS</td><td>TP Containers</td></tr><tr><td>Total TGS</td><td>2,540</td><td></td><td></td><td>350</td></tr><tr><td>Import dwell time</td><td>5.0</td><td>0.50</td><td>1,270</td><td>7.0</td></tr><tr><td>Export dwell time</td><td>5.0</td><td>0.50</td><td>1,270</td><td>7.0</td></tr><tr><td>Total</td><td>10.0</td><td></td><td></td><td>7.0</td></tr><tr><td>Capacity Driver</td><td>OD Import</td><td>OD Export</td><td>TP</td><td>Total</td></tr><tr><td>TGS ( a )</td><td>1,270</td><td>1,270</td><td>350</td><td></td></tr><tr><td>Average dwell time ( b )</td><td>5.0</td><td>5.00</td><td>7.00</td><td></td></tr><tr><td>Average stack height ( c )</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td></td></tr><tr><td>Surge Factor</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td></td></tr></table>				OD Containers	Balance Factor	TGS	TP Containers	Total TGS	2,540			350	Import dwell time	5.0	0.50	1,270	7.0	Export dwell time	5.0	0.50	1,270	7.0	Total	10.0			7.0	Capacity Driver	OD Import	OD Export	TP	Total	TGS ( a )	1,270	1,270	350		Average dwell time ( b )	5.0	5.00	7.00		Average stack height ( c )	3.2	3.2	3.2		Surge Factor	1.32	1.32	1.32											
	OD Containers	Balance Factor	TGS	TP Containers																																																											
Total TGS	2,540			350																																																											
Import dwell time	5.0	0.50	1,270	7.0																																																											
Export dwell time	5.0	0.50	1,270	7.0																																																											
Total	10.0			7.0																																																											
Capacity Driver	OD Import	OD Export	TP	Total																																																											
TGS ( a )	1,270	1,270	350																																																												
Average dwell time ( b )	5.0	5.00	7.00																																																												
Average stack height ( c )	3.2	3.2	3.2																																																												
Surge Factor	1.32	1.32	1.32																																																												

		( d )				
		Days in period ( e )	365	365	365	
		TEU in period	224,752	224,752	44,242	493,745
		Max Yard Capacity OD 449,503 TP 88,485 537,988				
		2017-18				
		Total Ground slots 3334				
			OD Containers	Balance Factor	TGS	TP Containers
		Total TGS	2,784			550
		Import dwell time	5.0	0.50	1,392	7.0
		Export dwell time	5.0	0.50	1,392	7.0
Total 10.0 7.0						
Capacity Driver						
	OD Import	OD Export	TP	Total		
TGS ( a )	1,392	1,392	550			
Average dwell time ( b )	5.0	5.0	7.0			
Average stack height ( c )	3.2	3.2	3.2			
Surge Factor ( d )	1.32	1.32	1.32			
Days in period ( e )	365	365	365			
TEU in period	246,342	246,342	69,524	562,207		
		Max Yard Capacity OD 492,684 TP 139,048 631,731				
		2017-18				
		Total Ground slots 3356				
			OD Containers	Balance Factor	TGS	TP Containers
		Total TGS	3,006			550
		Import dwell time	5.0	0.50	1,503	7.0
		Export dwell time	5.0	0.50	1,392	7.0
		Total 10.0 7.0				
		Capacity Driver				
			OD Import	OD Export	TP	Total
TGS ( a )	1,392	1,392	550			
Average dwell time ( b )	5.0	5.0	7.0			
Average stack height ( c )	3.2	3.2	3.2			
Surge Factor ( d )	1.32	1.32	1.32			
Days in period ( e )	365	365	365			
TEU in period	246,342	246,342	69,524	562,207		
		Max Yard Capacity OD 531,971 TP 139,048 671,019				

(7).	(a). COPT to confirm whether the lease rent of ₹1152 lakhs ₹1166.49 lakhs, ₹1210.63 lakhs, ₹31.81 lakhs, ₹ 15.89 lakhs, ₹ 13.11 lakhs and ₹15.83 lakhs indicated in the cost statement by the IGTPPL for the years 2008-09 to 2014-15 is as per the provisions of the License Agreement (LA) entered with IGTPPL. The lease rent paid by the IGTPPL for the year 2015-16 may also be furnished.	(₹ in lakhs)							
		Period	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
		Produced by IGTPPL	1,152.00	1,166.49	1,210.63	31.81	15.89	13.11	15.83
		As per CoPT Records	1,152.00	1,290.12	1,248.11	29.73	10.73	9.33	9.70
		Difference	0.00	-123.63	-37.48	2.08	5.16	3.78	6.13
		Period		2015-16					
		Billed to IGTPPL		12.01					
		Paid by IGTPPL		11.32					
		Balance to be Paid		0.69					
	(b). COPT to confirm whether the lease rent estimated by IGTPPL for the years 2016-17 to 2018-19 at ₹12.41 lakhs, ₹12.46 lakhs and ₹12.51 lakhs respectively is as per the provisions of the License Agreement.	Projection for the lease rent to be collected from M/s. IGTPPL							
		Area in Sq.m.	Rent						
			2016-17	2017-18	2018-19				
		28939	37,620.70	37,620.70	37,620.70				
		490641	637,833.20	637,833.20	637,833.20				
		100000	1,30,000.00	1,30,000.00	1,30,000.00				
		20	8018	8178	8342				
			813471.9	813471.9	813471.9				
(8).	(a).The IGTPPL has estimated additions to the Gross block to the tune of ₹2705.41 Lakhs, ₹2559.81 Lakhs and ₹1279.90 Lakhs respectively in the years 2016-17 to 2018-19 mainly in development of additional storage yard. The COPT to comment on the reasonableness of the additions to the gross block estimated by the IGTPPL.	(a).The addition to the gross block mainly consists of development of additional storage yard. IGTPPL has estimated development of 444 ground slots for 2016-17 and 2017-18 respectively and of 222 ground slots for the F.Y 2018-19.							
	(b).COPT to confirm the proposed investment is as per the provision in the LA giving reference to the relevant provisions of the LA.	(b).Yes, the proposed investment is as per Clause 3.8 A (i)(c) of the License Agreement, which is reproduced below: “commensurate with the traffic build up, develop, create or provide additional Project Site/Project Facilities and Services both at RGCT and ICTT, in a timely manner and test and commission such Project Facilities and Services. In case any additional land/additional berth length is required for such development, notify in writing to the Licensor of the requirement in advance of such requirement;							
	(c).The COPT to clarify whether any additional land is proposed to be handed over to the IGTPPL for development of additional container storage yard proposed by IGTPPL in the years 2016-17, 2017-17 and 2018-19. Confirm allotment of the additional land, if any, to IGTPPL is as per the provisions of the LA.	(c).The Cochin Port Trust has earmarked land for the ICTT purpose as per the Licence Agreement. However, the balance earmarked area will be allotted as and when on the request from IGTPPL.							
(10).	The IGTPPL has, in the cost statement at sl. no. II (iv) in Form – 3A, estimated maintenance dredging cost of ₹48 lakhs for the period from January to March 2016, ₹216 Lakhs, ₹264 Lakhs and ₹307 Lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively. As per Clause 3.8 (C) (i) (b) (ii) and (d) of Article 3 of the License	The figures reported by IGTPPL is the efficiency gain. In Form 3A they have mentioned the same against the Maintenance Dredging since there is no other area earmarked for the efficiency gain.							

<p>Agreement entered into between the IGTPPL and COPT, the maintenance dredging cost is the obligation of the licensor i.e., COPT. Even for the past period, the IGTPPL has not reported any maintenance dredging cost which seems to be in line with the provisions of the LA. The estimate does not appear to be in line with the provision in the LA. The COPT is comment on the dredging expenditure estimated by IGTPPL.</p>	
---	--

7. A joint hearing in this case was held on 07 June 2016 at the COPT premises. The IGTPPL made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the IGTPPL, COPT and the concerned users/user associations have made their submissions.

8.1. As decided in the joint hearing, the IGTPPL vide our letter dated 13 June 2016 was requested to take action on the following points:

- (i). At the joint hearing, the COPT and most of the users/user associations have made a request to maintain the tariff at the existing level for the present. They have requested to review the tariff of ICTT after a year. The IGTPPL was, therefore, requested to examine the proposal in the light of the above observation made by COPT and users/user association and furnish its reply in a week's time i.e. by 13 June 2016.
- (ii). As agreed by the IGTPPL at the Joint Hearing, the IGTPPL to furnish additional information/clarification sought vide our letter dated 23 May 2016 in a week's time i.e. by 13 June 2016.

8.2. With reference to the first point of action referred above, the IGTPPL vide its email dated 30 June 2016 while furnishing the additional information /clarification has stated that the present tariff was due for revision as at January 2016 and as on date the IGTPPL has continued to charge old tariff. In the event the revised tariff is approved and made applicable from August 2016, there would have no change in the tariff rates for seven months, thus to a large extent the suggestion from TAMP to consider the trade request for no change in rates for one year would have been met.

8.3. With reference to the second point of action referred above, the IGTPPL has furnished its reply to additional information/clarification sought by us vide its emails dated 30 June 2016, 3 August 2016, 10 August 2016. A summary of additional information/clarification sought by us and the response of IGTPPL are juxtaposed below:

Sl. No.	Information/clarifications sought by us	Reply from the IGTPPL
(A).	<b>General:</b>	
(1).	(a).As per clause 4.2 of the License Agreement (LA), the tariff has to be competitive with the tariff level existing at international container transshipment hubs and major competing port in the region. The India Gateway Terminal Pvt. Ltd., (IGTPPL) to confirm that the proposal filed for general revision of Scale of Rates complies with clause 4.2 of LA.	As mentioned in our earlier letter dated 22 March 2016, Article 4.2 of the License Agreement is a good faith clause applicable to both parties of the License Agreement and is in no way connected to Tariff Fixation by TAMP. We are submitting application for fixation of Tariff as per TAMP guidelines before the Authority and the Authority has to determine the Tariff as per the terms of the applicable guidelines and not as per the terms of License Agreement. Moreover, the Tariff fixed by TAMP is the ceiling limit, the Guidelines provide flexibility to the BOT Operators to reduce the rates at their discretion on commercial consideration, if they so desire. For attracting customers we are offering discounts to Transshipment as well as OD Cargo. It is well established that TAMP only fixes the ceiling of the tariff based on the TAMP guidelines alone. Even the license agreement under clause 4.1 clearly states

		the same. Hence it is confirmed that the proposal filed for general revision of Scale of Rates complies with LA.
	(b).The Authority while approving the reduction in free period for laden containers vide Order No. TAMP/70/2014-IGTPL dated 2 July 2015 had in para 11 (viii) (b) of the said Order specifically requested the IGTPPL and COPT to address the concern of the users that the existing storage charges at IGTPPL are steep and had also requested IGTPPL to consult COPT as stipulated in Clause 4.2 of License Agreement. The proposal of IGTPPL does not show that the advice rendered in the said Order is adhered to. The IGTPPL to confirm that the advice given in the said Order is adhered to.	The tariff proposal was forwarded to COPT for their comments prior to submission to TAMP. Hence consulting process was done. Additionally COPT has also furnished its comments on the tariff proposal to TAMP vide their letter dated 11th Jan 2016. IGTPPL confirms that advice given in the said order is adhered to. In fact request from trade on extended free time is addressed with specific circulars of exempting storage.
(2).	(a).The IGTPPL has furnished the Audited Annual Accounts for the years 2012-13, 2013-14 and 2014-15 stating that the Audited Annual Accounts. In the last tariff Order, at para 20 (vii) and (viii), the Authority has stated that since the figures of 2008-09 considered were based on provisional Annual Accounts and 2009-10 (upto November 2009) was based on estimates, the actual position for the year 2008-09 and 2009-10 will be reviewed during the next tariff revision exercise. In this context, the IGTPPL to furnish Audited Annual Accounts for the years 2008-09 and 2009-10 and also for the years 2010-11 and 2011-12 for review of actuals.	Scanned copies of Audited annual accounts were already submitted vide our mail dated 20th February 2013, also the hard copies were also sent to TAMP office. However, as required we are re-submitting the audited annual accounts for the years 2008-09, 2009-10, 2010-11 and 2011-12.
	(b).The figures considered in the cost statements for each of the years may be reconciled with the Audited Annual Accounts of the respective years, if not reconciled.	Reconciliation for the years 2009-10, 2011-12, 2012-13 have been submitted alongwith the revised proposal. The reconciliation for 2008-09 is furnished.
(3).	It is seen that the figures furnished by the IGTPPL for the year 2015-16 is based on the provisional accounts for the first nine months (April to December 2015) and estimates for the remaining three months. Since the year 2015-16 is already over, IGTPPL to update the estimates of 2015-16 with the actuals for the entire year 2015-16 duly reconciling the figures reported in the cost statement with the Audited Annual Accounts of the said year. Also, forward a copy of the Audited Annual Accounts for the year 2015-16. Consequent to updating the estimates of 2015-16 with reference to actuals, the estimates for the subsequent years viz., 2016-17 to 2018-19 to be reviewed and modified, if necessary, with reference to the actuals for the year 2015-16.	The tariff application has been updated for the actuals for the period Apr-Dec 2015 & Jan-Mar 2016. The unaudited accounts have been submitted vide our mail dated 17th June 2016, the same are attached herewith along with the reconciliation between the cost statement & unaudited accounts.
<b>(B).</b>	<b><u>FINANCIAL/COST STATEMENTS:</u></b>	
(1).	<b>Analysis of actuals vis-à-vis estimates for the past period (Form-7):</b> The last tariff Order considered estimates for International Container Transshipment Terminal (ICTT) for the years 2010 to 2015 i.e., 2010 to	



	December 2015. Clause 2.13 of the tariff guidelines requires the Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context and with reference to Form – 7 furnished along with the proposal, the IGTPL to furnish information/ clarification on the following points:	
(i).	(a).Tariff levied by the IGTPL for its extended period operations at RGCT for the period beyond 31 December 2009 i.e. from 1 January 2010 to 17 February 2011 till it shifted its operations to ICTT.	The approved Tariff which was in force in RGCT as at Dec 2009 was continued for the period 1st Jan 2010 to 17th Feb 2011.
	(b).The reasons for delay in shifting its operations from RGCT to ICTT from the date intimated during the processing of the last tariff Order.	<p>The original intended date of commercial operation was 2 November 2009. However, there were delays in meeting the original Date of Commercial Operations and revised date for Commencement of Commercial operation was agreed between COPT &amp; IGTPL as 1/6/2010.</p> <p>IGTPL completed all construction works as on 30/04/2010 as agreed except the installation and commissioning of cranes, which could not be done due to dredging delay by COPT. The cranes were offloaded and commissioned in August 2010. However, COPT could not meet its conditions precedents viz.; National Highway Connectivity as well as depth in approach channel and basin in front of berth as required for a 14.5m draft vessel.</p> <p>On 20/1/2011, COPT advised IGT, it proposes to make available 350m quay length at 13m draft to begin with and to shift the operations from RGCT to ICTT with effect from 08/02/2011. The ICTT terminal was inaugurated by the Prime Minister on 11/02/2011. Due to the strike called by various unions of Cochin Port the vessels could not be handled at ICTT. Pursuant to a favourable decision by the Kerala High Court on 18/02/2011, the operations commenced on 18/02/2011 at ICTT.</p>
	(c).Reasons for not seeking extension of the validity of the existing SOR of the RGCT for the period beyond 31 December 2009 till IGTPL shifted its operations to ICTT.	As detailed above the date of actual shifting of operations from RGCT to ICTT was uncertain and could not be estimated with any reasonable predictability. Hence an immediate application for extension of validity of the existing SOR of RGCT was not made and the approved tariff in force as at Dec 2009 was continued without change to Feb 2011. The returns in excess of permissible returns have been adjusted in the tariff increase sought for in the present proposal.
	(d). For the ICTT operations, the Scale or Rates approved by the Authority prescribed a note that the tariff will be increased by 3.48% per annum from 1st January 2011 till 1st January 2015. Please indicate the year wise tariff levied by the IGTPL for the operations at ICTT when it commenced thereat.	Year wise tariff levied by IGTPL for the operation at ICTT is furnished.
	(e).It seen from the Form – 7 that, for the year 2010-11, the IGTPL has segregated the actuals between RGCT for the period 1 April	The basis for segregation of the actuals for the between RGCT for the period 1 April 2010 to 18 February 2011 and operations at ICTT for the

	2010 to 18 February 2011 and operations at ICTT for the period 19 February 2011 to 31 March 2011. The IGTPPL is furnish basis of segregation of the actuals for these two period. Also, the segregated figures furnished by the IGTPPL for the RGCT and ICTT may be duly certified by the practicing chartered Accountant/Cost Accountant.	period 19 February 2011 to 31 March 2011 is detailed in Annex-5. The summary of the same is given. As required, the segregated figures duly certified by a practicing Chartered Accountant is furnished.
(ii).	The tariff fixed vide Order No.TAMP/25/2008-IGTPPL dated 5 August 2009 considered the provisional actuals for the year 2008-09 and estimates for the year 2009-10 (upto Nov 2009) for RGCT operations which were based on the financial year basis. For ICTT operations, the estimates were based on the calendar year basis for ICTT operations as proposed by IGTPPL. However, for comparison of actuals vis-à-vis estimates in Form - 7, the IGTPPL has considered the actuals on financial year basis for all the years. The IGTPPL has also modified the estimates considered by the TAMP in the last tariff Order for the ICTT operations. In this regard furnish the following information:	
	(a).Furnish the reasons and basis for modifying the estimates considered in the ibid Order.	As mentioned in our forwarding letter to the tariff proposal, the estimates were for calendar year whereas the audited actuals are for financial year. To enable like to like comparison the estimates have been recast into financial year period. Basis taken for recasting estimates is furnished. Please note there is no change in the values/amounts of the estimates considered in the Order.
	(b). Reconcile the figures considered under the column “estimates” in Form-7 with reference to the estimates considered in the said Order for each of the years.	Reconciliation of the recast figures of estimates is furnished.
	(c). Further, for the purpose of comparison with actuals, since there are no estimates available for RGCT operations for the period beyond November 2009 till 18 February 2011, what estimates are considered by IGTPPL for comparison with actuals for this period is not clear. Please explain.	The available estimates are for ICTT for the period Jan 2010 onwards. These have been used for comparison. The return on capital employed is computed as per actual hence basis of comparison should not be relevant.
(iii).	The income estimates as per the last tariff Order considered in the Form-7, should be suitably adjusted to capture the effect of the tariff approved by the Authority along with annual increase of 3.48% granted by the Authority for ICTT operations for a like to like comparison with actuals.	The last tariff order under Ann III, Second Table Sr. V has given the revised revenue estimates considering the tariff increase granted. These have considered in Form 7 for the comparison with actuals.
(iv).	The reconciliation statement furnished by the IGTPPL in Annex-6 shows that other income to the tune of ₹30 lakhs, ₹38 lakhs, ₹40 lakhs, ₹27.20 lakhs, ₹53.10 lakhs and ₹33.60 lakhs for the 2008-09 to 2014-15 respectively has been excluded. Please indicate the nature of this income and the reasons for excluding it.	Other Income mentioned above has been excluded from the Operating revenue; some of these items of other income have been included under the Finance & Misc Income. Complete details of the nature of other income with reasons for excluding /including the same is furnished.
(v).	(a). The foreign exchange gain/loss arising on account of actual transaction and for actual payment are captured in the cost statement for the purpose of tariff determination process. The foreign exchange gain or loss	IGTPPL has Loans and other payables in foreign currency. The exchange losses comprise of the loss on restatement of foreign currency loans & other payable. We confirm that the same has been excluded from cost statements. These costs will be

	<p>arising on account of restatement of loan/assets/expenses are not considered while determining the tariff, as it does not involve actual transaction or actual payment. The IGTPPL has excluded foreign exchange loss of 4761 lakhs, ₹2550 lakhs, ₹3921 lakhs and 19001.82 lakhs for the years the years 2011-12, 2012-13, 2013-14 and 2014-15 respectively from the cost statement. Explain the nature of foreign exchange gain/ loss and confirm that exclusion of foreign exchange gain/ loss is in line with the approach followed by the Authority in tariff determination process.</p>	<p>claimed on actual payment of the loans. Due to financial position of IGTPPL, some of the current liabilities in foreign currency are unpaid. The loss on these and repayment of loans will be claimed in subsequent tariff cycle on actual realization of loss.</p>
	<p>(b).Explain the treatment of foreign exchange gain/loss, if any, for the years 2008-09 to 2010-11 in the cost statement.</p>	<p>As confirmed above, the foreign exchange gain/loss for the years 2008-09 to 2010-11 has been excluded in cost statements.</p>
(vi).	<p>As brought out in para 20 (vi) (e) of the Order dated 05 August 2009, the Authority, based on the certificate issued by the Auditor of IGTPPL to the Income Tax (IT) Authority for the year 2006-07, had admitted the Technical Service fee (TSF) subject to the condition that the IGTPPL will produce IT assessment Orders for each of the years 2006-07 and 2008-09 at the time of next review of the to show that this IT Authority has allowed this expenditure. The IGTPPL has, however, not furnished the assessment orders of IT Authorities for the year 2006-07 to 2008-09. The last Order categorically mentioned that if such an evidence is not produced in the review, the estimated expenditure allowed in the said Order will be set off in the next tariff review. The IGTPPL to, therefore, advised to furnish a copy of each of the following documents:</p>	
	<p>(a).Income Tax Assessment Order for the years 2006-07 to 2008-09 as well as for the period 2009-10 to 2015-16</p>	<p>Assessment Orders for the year AY 2006-07 to AY 2013-14 are duly enclosed. Technical Service fees for the years FY 2005-06 to FY 2011-12 were disallowed in the respective years on the technical ground of non-deduction of Tax at Source, It should be noted that there was no disallowance due to the nature of expenditure.</p> <p>The said TDS remittance was made on May-2013 and IGTPPL subsequently claimed the earlier disallowed expenditure from FY 2005-06 to FY 2011-12 in the return of income for F.Y 2013-14. The assessment for FY 2013-14 is not yet completed, however in recognition of the payment of TDS, the Technical Service Fee has not been disallowed in the assessment for FY 2012-13, the Assessment Order is enclosed. Therefore, the Technical service fees are allowable expenditure as per tariff guidelines.</p>
	<p>(b).Document establishing remittance of management fee for the year 2008-09 to 2015-16.</p>	<p>Due to the continuing loss and consequent negative cash flow the management fees could not been paid for the referred period. These have been reflected in the audited accounts as current liabilities. As and when these will be remitted, the associated Forex losses will be claimed as deduction in next tariff cycle as per Note 8 of Form 3A.</p>
(vii).	<p>The Guidelines provide flexibility to the BOT</p>	<p>Details of trade/ commercial discounts paid during</p>

	Operators to reduce the rates at their discretion on commercial consideration, if they so desire. Such reduction, if any granted by IGTPPL may be quantified and listed out for each of the years 2008-09 to 2015-16 for our information.	<div>the period 2008-09 to 2015-16 are as follows:</div> <div>₹in lakhs</div> <table><tr><th>Classification</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>Commercial Discount of Handling Charges</td><td>4.65</td><td>3.08</td><td>1.34</td><td>53.69</td><td>10.29</td><td>59.02</td><td>3.72</td><td>1.04</td></tr><tr><td>Commercial Discount of Reefer Charges</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>0.06</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>Commercial Discount of Storage Charges</td><td>-</td><td>-</td><td>5.43</td><td>0.33</td><td>4.83</td><td>1.06</td><td>0.53</td><td>4.21</td></tr><tr><td>Discount to Shipper/Consignees</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>0.03</td><td>48.50</td><td>196.39</td></tr><tr><td>Discounts given for POD Change/Status Change</td><td>0.37</td><td>3.54</td><td>0.53</td><td>42.93</td><td>1.88</td><td>3.28</td><td>35.71</td><td>2.00</td></tr><tr><td>Total</td><td>5.02</td><td>6.62</td><td>7.30</td><td>96.94</td><td>17.01</td><td>63.45</td><td>88.46</td><td>203.65</td></tr></table>	Classification	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	Commercial Discount of Handling Charges	4.65	3.08	1.34	53.69	10.29	59.02	3.72	1.04	Commercial Discount of Reefer Charges	-	-	-	-	-	0.06	-	-	Commercial Discount of Storage Charges	-	-	5.43	0.33	4.83	1.06	0.53	4.21	Discount to Shipper/Consignees	-	-	-	-	-	0.03	48.50	196.39	Discounts given for POD Change/Status Change	0.37	3.54	0.53	42.93	1.88	3.28	35.71	2.00	Total	5.02	6.62	7.30	96.94	17.01	63.45	88.46	203.65
Classification	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																																																									
Commercial Discount of Handling Charges	4.65	3.08	1.34	53.69	10.29	59.02	3.72	1.04																																																									
Commercial Discount of Reefer Charges	-	-	-	-	-	0.06	-	-																																																									
Commercial Discount of Storage Charges	-	-	5.43	0.33	4.83	1.06	0.53	4.21																																																									
Discount to Shipper/Consignees	-	-	-	-	-	0.03	48.50	196.39																																																									
Discounts given for POD Change/Status Change	0.37	3.54	0.53	42.93	1.88	3.28	35.71	2.00																																																									
Total	5.02	6.62	7.30	96.94	17.01	63.45	88.46	203.65																																																									
(viii).	Please reconcile the Finance and Management Expenses (FME) considered in the cost statement with the finance cost reported in the Audited Annual Accounts for each of the years2008-09 to 2015-16.	The IGTPPL has furnished the reconciliation statement.																																																															
(2).	The formats prescribed by TAMP for filing tariff revision proposal require the BOT operator to furnish estimates for three years at the existing tariff and at the proposed tariff. The cost statement filed by IGTPPL does not contain the estimates at the existing tariff. The IGTPPL to furnish revised cost statement in the light of the above observation.	Estimates for three years at the existing tariff are contained in Form 3A.																																																															
(3).	<b>Capacity calculation:</b>																																																																
	The IGTPPL has assessed yard capacity of 3,43,381 TEUs (i.e. 3.43 lakhs TEUs) considering the existing ground slots of 2446. In this regard the following points may be clarified/furnished:																																																																
	(a).Indicate the total backup area for ICTT as per the License Agreement terms and also furnish the actual area of land available for use for ICTT project and the distribution of available land in terms of storage facility and auxiliary facility at the ICTT.	<div>The total area allotted by COPT in Phase IA of ICTT is 61.90 Hectares. The existing distribution of land is given below.</div> <table><tr><th>Usage of Land</th><th>In Hectare</th></tr><tr><td>Berth</td><td>4.9</td></tr><tr><td>Yard</td><td>11.8</td></tr><tr><td>Building/parking/other</td><td>30.2</td></tr><tr><td>Undeveloped Area</td><td>15.0</td></tr><tr><td>Total</td><td>61.9</td></tr></table>	Usage of Land	In Hectare	Berth	4.9	Yard	11.8	Building/parking/other	30.2	Undeveloped Area	15.0	Total	61.9																																																			
Usage of Land	In Hectare																																																																
Berth	4.9																																																																
Yard	11.8																																																																
Building/parking/other	30.2																																																																
Undeveloped Area	15.0																																																																
Total	61.9																																																																
	(b).Furnish detailed working of the existing ground slots of 2446 considered by the IGTPPL indicating the area considered for stacking cargo (in ha) and the ground slots/hectare.	<div>Total Ground Slots2446</div> <div>Total Yard Area11.8</div> <div>Total Ground slot207 per Hectare</div> <div>The yard area includes associated roads &amp; equipment lanes.</div>																																																															
	(c).In the last tariff revision Order, 286 ground slots/hectare (ha) as considered in the upfront tariff fixation at JNPT was considered. Since	Presently IGTPPL has 207 ground slots per hectare. It may be noted that the number of ground slots per hectare would vary based on the layout of yard,																																																															

	the operations at the IGTPPL is also for container handling, please confirm that the ground slots considered is 286 ground slots/hectare as considered in the last tariff Order.	roads required based on terminal design and equipment deployed and other operational factors.																																																																																																																																							
	(d).The IGTPPL has proposed additional ground slots of 444 in each of the years 2016-17 and 2017-18 and 222 ground slots in the year 2018-19. Please furnish details of additional land, if any, proposed to be taken on lease from COPT. Also, furnish detailed working of optimal yard capacity for each of the years 2016-17 to 2018-19 in view of increase proposed in the ground slots.	As mentioned in answer to Point No.3 (a) 15 hectors of land are undeveloped and available for operational use. Total area of land required for development of grounds slots will be approximate 2.14ha, 2.14ha, 1.07ha respectively for 2016-1, 2017-18, 2018-19. Therefore, there is no need to take fresh land from Cochin Port for this purpose. The detailed working of yard capacity is given in Point no. (f) below.																																																																																																																																							
	(e).There appears to be some arithmetical error in the yard capacity calculation furnished in Annexure – 4 in the table. This may be corrected.	The errors noticed are due to “rounding off” difference. Attached is the revised calculation.																																																																																																																																							
	(f).In Form–2A (Sl. No. 10), the IGTPPL has considered the yard capacity at 3,43,381 TEUs as on 31 December 2015. For the subsequent years, the IGTPPL has considered the yard capacity of the terminal at 4,46,141 TEUs as on 31 March 2016, 5,37,988 TEUs as on 31 March 2017 and 6,31,731 TEUs as on 31 March 2018 and 6,71,019 TEUs as on 31 March 2019. These yard capacity figures to be supported with detailed working.	<p>Detailed workings for Yard capacity calculations is summarized below:</p> <p><b>As on 31 March 2016:</b></p> <table><tr><th colspan="2">Total Ground slots</th><th colspan="3">2446</th></tr><tr><th></th><th>OD Containers</th><th>Balance Factor</th><th>TGS</th><th>TP Containers</th></tr><tr><td>Total TGS</td><td>2,271</td><td></td><td></td><td>175</td></tr><tr><td>Import dwell time</td><td>5.0</td><td>0.42</td><td>946</td><td>7.0</td></tr><tr><td>Export dwell time</td><td>7.0</td><td>0.58</td><td>1,325</td><td>7.0</td></tr><tr><td>Total</td><td>12.0</td><td></td><td></td><td>7.0</td></tr><tr><th>Capacity Driver</th><th>OD Import</th><th>OD Export</th><th>TP</th><th>Total</th></tr><tr><td>TGS ( a )</td><td>946</td><td>1,325</td><td>175</td><td></td></tr><tr><td>Average dwell time</td><td>5.0</td><td>5.00</td><td>7.00</td><td></td></tr><tr><td>Average stack height</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td></td></tr><tr><td>Surge Factor ( d )</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td></td></tr><tr><td>Days in period ( e )</td><td>365</td><td>365</td><td>365</td><td></td></tr><tr><td>TEU in period</td><td>167,458</td><td>234,441</td><td>22,121</td><td>424,019</td></tr><tr><td>Max Yard Capacity</td><td>OD</td><td colspan="3">401,898</td></tr><tr><td></td><td>TP</td><td colspan="3">44,242</td></tr><tr><td colspan="2">TOTAL</td><td colspan="3">446,141</td></tr></table> <p><b>As on 31 March 2017</b></p> <table><tr><th colspan="2">Total Ground slots</th><th colspan="3">2890</th></tr><tr><th></th><th>OD Containers</th><th>Balance Factor</th><th>TGS</th><th>TP Containers</th></tr><tr><td>Total TGS</td><td>2,540</td><td></td><td></td><td>350</td></tr><tr><td>Import dwell time</td><td>3.0</td><td>0.50</td><td>1,270</td><td>7.0</td></tr><tr><td>Export dwell time</td><td>3.0</td><td>0.50</td><td>1,270</td><td>7.0</td></tr><tr><td>Total</td><td>6.0</td><td></td><td></td><td>7.0</td></tr><tr><th>Capacity Driver</th><th>OD Import</th><th>OD Export</th><th>TP</th><th>Total</th></tr><tr><td>TGS ( a )</td><td>1,270</td><td>1,270</td><td>350</td><td></td></tr><tr><td>Average dwell time</td><td>5.0</td><td>5.00</td><td>7.00</td><td></td></tr><tr><td>Average stack height</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td>3.2</td><td></td></tr><tr><td>Surge</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td>1.32</td><td></td></tr></table>	Total Ground slots		2446				OD Containers	Balance Factor	TGS	TP Containers	Total TGS	2,271			175	Import dwell time	5.0	0.42	946	7.0	Export dwell time	7.0	0.58	1,325	7.0	Total	12.0			7.0	Capacity Driver	OD Import	OD Export	TP	Total	TGS ( a )	946	1,325	175		Average dwell time	5.0	5.00	7.00		Average stack height	3.2	3.2	3.2		Surge Factor ( d )	1.32	1.32	1.32		Days in period ( e )	365	365	365		TEU in period	167,458	234,441	22,121	424,019	Max Yard Capacity	OD	401,898				TP	44,242			TOTAL		446,141			Total Ground slots		2890				OD Containers	Balance Factor	TGS	TP Containers	Total TGS	2,540			350	Import dwell time	3.0	0.50	1,270	7.0	Export dwell time	3.0	0.50	1,270	7.0	Total	6.0			7.0	Capacity Driver	OD Import	OD Export	TP	Total	TGS ( a )	1,270	1,270	350		Average dwell time	5.0	5.00	7.00		Average stack height	3.2	3.2	3.2		Surge	1.32	1.32	1.32	
Total Ground slots		2446																																																																																																																																							
	OD Containers	Balance Factor	TGS	TP Containers																																																																																																																																					
Total TGS	2,271			175																																																																																																																																					
Import dwell time	5.0	0.42	946	7.0																																																																																																																																					
Export dwell time	7.0	0.58	1,325	7.0																																																																																																																																					
Total	12.0			7.0																																																																																																																																					
Capacity Driver	OD Import	OD Export	TP	Total																																																																																																																																					
TGS ( a )	946	1,325	175																																																																																																																																						
Average dwell time	5.0	5.00	7.00																																																																																																																																						
Average stack height	3.2	3.2	3.2																																																																																																																																						
Surge Factor ( d )	1.32	1.32	1.32																																																																																																																																						
Days in period ( e )	365	365	365																																																																																																																																						
TEU in period	167,458	234,441	22,121	424,019																																																																																																																																					
Max Yard Capacity	OD	401,898																																																																																																																																							
	TP	44,242																																																																																																																																							
TOTAL		446,141																																																																																																																																							
Total Ground slots		2890																																																																																																																																							
	OD Containers	Balance Factor	TGS	TP Containers																																																																																																																																					
Total TGS	2,540			350																																																																																																																																					
Import dwell time	3.0	0.50	1,270	7.0																																																																																																																																					
Export dwell time	3.0	0.50	1,270	7.0																																																																																																																																					
Total	6.0			7.0																																																																																																																																					
Capacity Driver	OD Import	OD Export	TP	Total																																																																																																																																					
TGS ( a )	1,270	1,270	350																																																																																																																																						
Average dwell time	5.0	5.00	7.00																																																																																																																																						
Average stack height	3.2	3.2	3.2																																																																																																																																						
Surge	1.32	1.32	1.32																																																																																																																																						


		<table><tr><td>Max Yard Capacity</td><td>OD</td><td>531,971</td><td>520,600</td></tr><tr><td></td><td>TP</td><td>139,048</td><td>102,000</td></tr><tr><td></td><td></td><td>671,019</td><td>622,600</td></tr></table>	Max Yard Capacity	OD	531,971	520,600		TP	139,048	102,000			671,019	622,600																		
Max Yard Capacity	OD	531,971	520,600																													
	TP	139,048	102,000																													
		671,019	622,600																													
(4).	<b><u>Traffic Estimates</u></b>																															
(i).	Update the traffic estimate with the actual traffic for the year 2015-16. Consequently, the container traffic for subsequent years 2016-17 to 2018-19 to be reviewed based on 2015-16 actual traffic.	The traffic estimates for 2015-16 has been updated with actual traffic of TEUS. There is no change envisaged in the traffic for subsequent years.																														
(ii).	The IGTPPL has proposed aggregate investment of ₹6,399.54 lakhs for additional container storage yard during the period 2016-17 to 2018-19. The IGTPPL to confirm additional traffic likely to be handled in view of development of increase in the container storage yard capacity is captured in the traffic estimation of the years 2016-17 to 2018-19.	The investment in additional yard capacity has been proposed based on the higher volume estimated for the years 2016-17 to 2018-19.																														
(5).	<b><u>Income Estimation</u></b>																															
(i).	The income estimation may be reviewed and modified in view of our observation to review of the traffic estimation.	Income estimations have been revised taking on account of TAMP recent order on coastal tariff and present exchange rate. Revised application is being submitted herewith.																														
(ii).	Note -3 in Form - 2 of the prescribed format requires detailed computation of income estimates with reference to traffic at existing SOR and proposed SOR. The proposal of IGTPPL is not accompanied with detailed income computation. The IGTPPL to furnish detailed computation of income estimates as per note – 3 of the Form–2. Please furnish the working in soft copy also in excel with proper linkages.	Detailed income computation furnished. Subsequently, the IGTPPL vide its email dated 3 August 2016 has furnished the detailed computation of income estimation.																														
(iii).	The IGTPPL has estimated the income considering the exchange rate at 1 US\$ = ₹ 65. Please modify the estimates considering the prevailing exchange rate.	Estimates have been revised considering exchange rate at 1USD = ₹67.																														
(iv).	The revenue from storage charges is reported as ₹2521 lakhs and ₹ 2321 lakhs for the years 2013-14 and 2014-15. Whereas, for the years 2015-16 actuals (9 months) and estimates (3 months), revenue from storage charges is estimated at reduced level of ₹1924 lakhs, and the estimates for 2016-17 to 2018-19 is ₹1762 lakhs, ₹1912 lakhs, ₹ 2045 lakhs respectively. The IGTPPL to explain the reasons for estimating reduction in the revenue from storage charge in the years 2015-16 to 2018-19 in comparison to the actual storage revenue reported for the past though the traffic is projected to increase for this period and investment is envisaged to increase yard capacity.	<p>The reported revenue from storage charges includes the revenue from supply of electricity, reefer monitoring and connection/disconnection of reefer containers. These have been reported separately in the revised proposal. The storage charges for the past period at ICTT is as below:</p> <table><tr><td></td><td>2011-12</td><td>2012-13</td><td>2013-14</td><td>2014-15</td><td>2015-16</td></tr><tr><td>Storage Revenue</td><td>2768</td><td>2744</td><td>1829</td><td>1680</td><td>1807</td></tr><tr><td>Revenue from reefer containers</td><td>599</td><td>555</td><td>692</td><td>641</td><td>542</td></tr></table> <p style="text-align: right;">₹ in lacs</p> <p>The storage charges estimated are as below</p> <table><tr><td></td><td>2016-17</td><td>2017-18</td><td>2018-19</td></tr><tr><td>Storage Revenue</td><td>1341</td><td>1467</td><td>1589</td></tr><tr><td>Revenue from reefer containers</td><td>550</td><td>577</td><td>602</td></tr></table> <p style="text-align: right;">₹in lakhs</p> <p>In 2015-16 there have been unusual long stay containers and the revision in the coastal storage had increased the storage revenue. The increase in traffic includes the increase in transshipment containers which are permitted 30 days free time.</p>		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	Storage Revenue	2768	2744	1829	1680	1807	Revenue from reefer containers	599	555	692	641	542		2016-17	2017-18	2018-19	Storage Revenue	1341	1467	1589	Revenue from reefer containers	550	577	602
	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16																											
Storage Revenue	2768	2744	1829	1680	1807																											
Revenue from reefer containers	599	555	692	641	542																											
	2016-17	2017-18	2018-19																													
Storage Revenue	1341	1467	1589																													
Revenue from reefer containers	550	577	602																													





	power consumption is found to be within the consumption norm prescribed in tariff guidelines of 2008.	<b>Power Cost</b>	415	146	629	742	829
		<b>Units of Power consumed per teu</b>	13.88	13.46	13.50	13.03	12.49
		The power consumption mentioned includes the power consumed by Reefer containers for maintaining the desired temperature. Consumption of Power for various activity are as below:					
		<b>Units of Power consumed per TEU</b>					
		<b>Activity</b>	<b>Apr to Dec 2105</b>	<b>Jan to Mar 2016</b>	<b>2016-17</b>	<b>2017-18</b>	<b>2018-19</b>
		<b>Operational activity (equipment &amp; Yard)</b>	6.13	6.55	6.30	6.17	6.11
		<b>Reefer plug in</b>	4.64	4.00	4.46	4.53	4.31
		<b>Buildings</b>	3.11	2.91	2.74	2.33	2.07
		<b>Total</b>	<b>13.88</b>	<b>13.46</b>	<b>13.50</b>	<b>13.03</b>	<b>12.49</b>
		As can be seen the consumption of power for operational use is well within the norms specified in 2008 guidelines.					
	(ii).The unit cost of power estimated at ₹10.99 for the year 2016-17 to be substantiated with copies of latest bill of two months.	Enclosed the bill copies of Feb-16 and Mar-16. We have revised the application based on actual rate applicable for March 16. Based on the rate as per March 2016 with cost escalation of 3.82% the unit rate for Power is considered at ₹9.89 in the revised application.					
<b>(b).</b>	<b>Fuel Cost:</b>						
	The unit cost of fuel estimated at ₹ 35.8/ltr. for the year 2016-17 to be substantiated with copies of latest fuel bills of two months.	Latest bill copies enclosed. Based on the actual cost of fuel on date, the average rate for 2016-17 has been taken at ₹ 36.10/ltr. With international fuel prices showing upward trend, these estimates are very conservative for next three years.					
<b>(c).</b>	<b>Repairs &amp; Maintenance Cost:</b>						
	(i).The actual repairs and maintenance cost shown at sl. No. A (c) in Form-3B at ₹ 412 lakhs, 436 lakhs for the years 2013-14 and 2014-15 and likewise the actuals of 2015-16 may please be correlated with the actual repairs and maintenance reported in the relevant Audited Annual Accounts.	Actuals for 2015-16 have been updated in the revised application.					
	(ii).Please confirm and show that one time major repairs and maintenance cost, if any, incurred during the past period are not considered while estimating this cost item for the years 2016-17 to 2018-19.	As ICTT is a new terminal there have been no such onetime major repairs and maintenance cost in the past period .Further no such costs have been considered while estimating the repairs and maintenance cost for the years 2016-17 to 2018-19.					
(v).	The IGTPL has in the cost statement at sl. no. II (iv) in Form-3A, estimated maintenance dredging cost at ₹ 48 lakhs for the period January to March 2016, ₹ 216 lakhs, ₹264 lakhs and ₹307 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively. As per Clause 3.8 (C) (i) (b) (ii) and (d) of Article 3 of the License Agreement entered into between the IGTPL and COPT, the maintenance dredging cost is the obligation of the licenser i.e., COPT. Even for the past period, the IGTPL has not reported any maintenance	This is an error .The amount mentioned in the row “Maintenance Dredging” cost represents “Efficiency Gain Costs - Electricity”, the same has been corrected in the revised proposal.					

	dredging cost which seems to be in line with the provisions of the LA. The estimate does not appear to be in line with the provision in the LA.																																																																							
(vi).	<b>Equipment Hire Charges:</b>																																																																							
(a).	Hire charge of equipment shows steep increase from actual/estimates of ₹554 lakhs in the year 2015-16 to ₹ 676 lakhs in the year 2016-17 which is further escalated by 22.25% and 17.15% per annum for the subsequent two years 2017-18 and 2018-19. Justify the reasons for steep increase in the hire charges for equipment in the year 2016-17 to 2018-19 vis-à-vis 2015-16 actuals.	<p>Hire Charges of equipment represent the charges paid for Inter Terminal Vehicles (ITV) and Inter Terminal Shuttle Bus. The ITV hire charges is variable with volume. Total costs have increased due to the increase in volume levels and expected revision in ITV contract rates as detailed below.</p> <p>The hire charges as per the revised application areas under.</p> <p style="text-align: right;">₹ in Lacs</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th></tr><tr><td>Inter Terminal Vehicles (ITV)</td><td>471</td><td>703</td><td>892</td><td>1043</td></tr><tr><td>Inter Terminal Shuttle Bus</td><td>37</td><td>39</td><td>40</td><td>42</td></tr><tr><td>Total Equipment Hire Cost</td><td>508</td><td>742</td><td>932</td><td>1085</td></tr><tr><td>YoY increase % in total hire charges</td><td></td><td>46%</td><td>26%</td><td>16%</td></tr><tr><td>YoY increase % in ITV hire charges</td><td></td><td>49%</td><td>26%</td><td>17%</td></tr><tr><td>YoY increase % in Volume</td><td></td><td>12%</td><td>18%</td><td>12%</td></tr></table> <p>The ITV rates are inclusive of fuel and hence are variable with change in fuel prices and the contract specifies the adjustment to the rate for increase or decrease in fuel rate. Further in 2015-16, during the year from 15th Oct 2015.The applicable ITV rates for different vendors based on the age of their vehicles (older vehicles have lower rate), as detailed below:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>Vendor A</th><th>Vendor B</th><th>Average</th></tr><tr><td>Rate upto 1325 teus</td><td>112.61</td><td>122.61</td><td></td></tr><tr><td>Rate above 1325 teus</td><td>97.61</td><td>112.61</td><td></td></tr><tr><td>Average fuel costs</td><td>34.48</td><td>34.48</td><td></td></tr><tr><td>Average ITV rate per teu</td><td></td><td></td><td>112.26</td></tr></table> <p>Comparison of the rate applicable for ITVs in the past is as below-</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2011-12</th><th>2015-16</th></tr><tr><td>Volume</td><td>337,053</td><td>419,550</td></tr><tr><td>Avg rate per TEU</td><td>112.31</td><td>112.26</td></tr><tr><td>Avg fuel consumed by ITV per TEU</td><td>22</td><td>18.97</td></tr><tr><td>Avg rate without fuel</td><td>90.31</td><td>93.29</td></tr></table> <p>As can be seen from the above the current rates for ITV hire had not changed from Feb 2011, except a marginal increase for one vendor in Oct 2015. We have managed to maintain the rate applicable for ITV hire over last five years. However, now the</p>	Particulars	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Inter Terminal Vehicles (ITV)	471	703	892	1043	Inter Terminal Shuttle Bus	37	39	40	42	Total Equipment Hire Cost	508	742	932	1085	YoY increase % in total hire charges		46%	26%	16%	YoY increase % in ITV hire charges		49%	26%	17%	YoY increase % in Volume		12%	18%	12%	Particulars	Vendor A	Vendor B	Average	Rate upto 1325 teus	112.61	122.61		Rate above 1325 teus	97.61	112.61		Average fuel costs	34.48	34.48		Average ITV rate per teu			112.26	Particulars	2011-12	2015-16	Volume	337,053	419,550	Avg rate per TEU	112.31	112.26	Avg fuel consumed by ITV per TEU	22	18.97	Avg rate without fuel	90.31	93.29
Particulars	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19																																																																				
Inter Terminal Vehicles (ITV)	471	703	892	1043																																																																				
Inter Terminal Shuttle Bus	37	39	40	42																																																																				
Total Equipment Hire Cost	508	742	932	1085																																																																				
YoY increase % in total hire charges		46%	26%	16%																																																																				
YoY increase % in ITV hire charges		49%	26%	17%																																																																				
YoY increase % in Volume		12%	18%	12%																																																																				
Particulars	Vendor A	Vendor B	Average																																																																					
Rate upto 1325 teus	112.61	122.61																																																																						
Rate above 1325 teus	97.61	112.61																																																																						
Average fuel costs	34.48	34.48																																																																						
Average ITV rate per teu			112.26																																																																					
Particulars	2011-12	2015-16																																																																						
Volume	337,053	419,550																																																																						
Avg rate per TEU	112.31	112.26																																																																						
Avg fuel consumed by ITV per TEU	22	18.97																																																																						
Avg rate without fuel	90.31	93.29																																																																						

		<p>average age of the ITVs is in excess of 8 years and are reaching their end of useful life. In order to maintain the desired level of productivity and to ensure safety within the terminal these needs to be replaced. We have asked for quotes for ITV hire based on new trucks. The rate quoted per TEU is in the range of ₹150 to ₹160 per TEU. The comparative increase in rates is due to new trucks being deployed and the fact that there has been no escalation given for the past five years.</p> <p>The estimates for period Apr to July are at the existing rates and from August 2016 at the revised rates at ₹151 per TEU In 2017-18 the same rate has been maintained and in 2018-19, cost escalation of 3.82% has been given. Subsequently, the IGTPPL vide its email dated 10 August 2016 has furnished the quotation for estimation of tractor trail charges.</p>																				
(b).	Furnish a copy of valid contract/agreement/work order to justify the estimates.	Agreement copies enclosed.																				
(c).	Confirm whether the relevant service provider(s) engaged for hire of various equipment is after following a competitive bidding process and arm's length relationship is maintained for such transaction which should be supported with necessary documents.	The contractors are selected after competitive bidding process. None of the service providers are group or associated enterprises and arm's length relationship is maintained for such transaction.																				
(vii).	<b><u>Lease rental</u></b>																					
(a).	The lease rent for the years 2015-16 to 2018-19 is estimated at ₹8.94 lakhs, ₹12.41 lakhs, ₹12.46 lakhs and ₹ 12.51 lakhs for each of these years. Please explain the reasons for reduction in the lease rent estimated in these years in comparison to the actual lease rent of ₹ 15.83 lakhs reported in the Annual Accounts for the year 2014-15.	Lease rental for 2014-15 is ₹ 15.83 lakhs since one bill (Inv No. 5745 dated 12 Mar 2015) of lease rental aggregating to INR 490641 was provided twice in 2014-15 and reversed in 2015-16 consequently the cost in 2015-16 was lower.																				
(b).	Please indicate the land area presently allotted by the COPT to IGTPPL. Also, indicate whether any additional land is proposed to be taken over from the COPT for development of additional container storage yard proposed by IGTPPL in the years 2016-17, 2017-17 and 2018-19, as already requested.	The total area of land allotted by Copt to IGTPPL is 61.90 hectares. As mentioned in point No. 3 (a) there is about 15hectars of land are still available and only about 5.35 hectares are required for the development of proposed yard.																				
(c).	Furnish detailed working of estimation of lease rent for each of the year from 2015-16 to 2018-19. Confirm the lease rent estimated by the IGTPPL for the years 2015-16 to 2018-19 is as per the provisions in the License Agreement entered by it with the COPT.	The lease rent estimated for the period 2015-16 to 2018-19 is as per the license agreement. Detailed working furnished.																				
(viii).	<b><u>Insurance premium:</u></b> Furnish a copy of the insurance cover taken by the IGTPPL for the years 2015-16 and 2016-17 to substantiate the estimates of insurance premium cost.	Insurance includes Port Package Policy and the misc policies for vehicles etc. The Port Package policy is the major cost, copy of the policy for the period 30th September 2015 to 29th September 2016 enclosed furnished. For 2016-17 the insurance cover will be taken in Sept 2016.																				
(ix).	<b><u>Other expenses</u></b>																					
(a).	Justify steep increase of 19.09% from actual/estimates of ₹ 460 lakhs in the year 2015-16 to ₹ 549 lakhs in the year 2016-17.	<p>The Other expenses costs as per the revised application are as below:</p> <table><tr><th colspan="5">₹ in lacs</th></tr><tr><th>Particulars</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th></tr><tr><td>Other Expenses</td><td>422.36</td><td>550.89</td><td>577.38</td><td>605.46</td></tr><tr><td>YOY increase</td><td></td><td>30%</td><td>4.80%</td><td>4.86%</td></tr></table> <p>The other expenses comprise of cost for services of</p>	₹ in lacs					Particulars	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Other Expenses	422.36	550.89	577.38	605.46	YOY increase		30%	4.80%	4.86%
₹ in lacs																						
Particulars	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19																		
Other Expenses	422.36	550.89	577.38	605.46																		
YOY increase		30%	4.80%	4.86%																		

		<p>Lashing, Container Survey, documentation etc. Increase in volume directly result in additional manpower deployed for these services. The costs are fixed in nature upto certain level of volume i.e. certain range of volumes. In 2015-16 IGT has crossed the 400,000 TEUs volume level and consequently there is increase in the labour deployed which will be stable upto volume level of 600,000 TEUs.</p> <p>Given below is the per TEU costs as at 2015-16 and the average cost for the period 2016-19:</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2015-16</th><th>Avg. 2016-19</th></tr><tr><td>Per TEU cost</td><td>101</td><td>105</td></tr></table> <p>As can be seen above comparison, whilst there is a sharp increase in the overall costs first year, the average per TEU cost increase for 3 years is just 5% i.e. increase of 1.66% per annum.</p>	Particulars	2015-16	Avg. 2016-19	Per TEU cost	101	105																													
Particulars	2015-16	Avg. 2016-19																																			
Per TEU cost	101	105																																			
(b).	Also, justify escalation in this item by 4.78% and 4.84% per annum for the subsequent two years 2017-18 and 2018-19 over the estimates of the respective previous year.	Explanation as detailed above.																																			
(x).	<b>Technical Service Fee</b>																																				
(a).	As per Clause 2.8.2 of the Tariff Guidelines, 2005, the ‘Technical Services Fee’ payable by the private terminals to their promoters or to their ‘associate entity’ (as defined under section 92 (A) of Income Tax Act as amended from time to time) will not be considered as admissible item of cost for tariff purposes if its reasonableness is not established applying the yardstick of ‘arm’s length relationship’. The IGTPL to, therefore, furnish the copy of IT assessment Orders for the past period as sought in our earlier request.	Enclosed as mentioned under clause B.1.(vi)																																			
(b).	Further, the IGTPL estimated the technical service at ₹697.75 lakhs for the year 2015-16 and at ₹715 lakhs for each of the years 2016-17 to 2018-19 respectively, The basis of estimating the technical service fee for the years 2015-16 to 2018-19 may be furnished and substantiated with documentary evidence.	The technical service fees are payable to DP World FZE based on the agreement entered. The same is enclosed.																																			
(xi).	<b>Management and General Overhead:</b> The Management and General Overhead shows an increase in Administrative expenses from ₹1693 lakhs in the year 2015-16 actuals/ estimates to ₹1854 lakhs in the estimates for the year 2016-17 i.e., 9.49% which is further escalated by 8.57% and 8.68% per annum for the subsequent two years 2017-18 and 2018-19. Justify the steep increase in Management and General Overhead.	<p>The estimates for the period 2016 to 2019 have been revised as below:</p> <table><tr><th colspan="5">₹ in lacs</th></tr><tr><th>Particulars</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th></tr><tr><td>Management &amp; General Overheads</td><td>1906.51</td><td>2051.82</td><td>2232.53</td><td>2431.43</td></tr><tr><td>YOY increase</td><td></td><td>7.62%</td><td>8.80%</td><td>8.90%</td></tr><tr><td>Break-up as under</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Salary &amp; employee related costs</td><td>1361</td><td>1552</td><td>1714</td><td>1913</td></tr><tr><td>Other Overheads</td><td>546</td><td>500</td><td>519</td><td>518</td></tr></table> <p>The salary costs in 2016-17 have increased due to additional manpower (consequent to volume increase) – ₹ 40 lakhs ( 9 persons) and cost escalation by 11% based on historic increase in</p>	₹ in lacs					Particulars	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Management & General Overheads	1906.51	2051.82	2232.53	2431.43	YOY increase		7.62%	8.80%	8.90%	Break-up as under					Salary & employee related costs	1361	1552	1714	1913	Other Overheads	546	500	519	518
₹ in lacs																																					
Particulars	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19																																	
Management & General Overheads	1906.51	2051.82	2232.53	2431.43																																	
YOY increase		7.62%	8.80%	8.90%																																	
Break-up as under																																					
Salary & employee related costs	1361	1552	1714	1913																																	
Other Overheads	546	500	519	518																																	

		salary increments and in subsequent year due to cost escalation for salary by 11%. Pursuant to cost reduction measures, the other overheads have been estimated at lower levels for 2016 to 2019.																
(xii).	<b><u>Depreciation</u></b>																	
(a).	As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines, the depreciation has to be computed based on the straight line method with life norms adopted as per Companies Act or based on life norms prescribed in the concessional agreement, whichever is higher. Please confirm whether the computation of depreciation is as per this tariff guideline provision.	The computation of depreciation is under straight line method as permitted by Companies Act.																
(b).	The Companies Act, 2013 has been announced by the Ministry of Corporate Affairs. Please confirm whether the depreciation rate considered by IGTPL is based on the provisions of Companies Act, 2013. Also, indicate the depreciation rate considered by the IGTPL for each item of asset based on the useful life of assets prescribed in the Companies Act 2013 giving reference to the relevant provision in the said Act.	<p>Depreciation is provided using the Straight Line Method ('SLM') as per the useful lives of the assets estimated by the management based on technical evaluation. Pursuant to this policy, depreciation on assets have been provided on estimated useful life of fixed assets given below which are different from the useful lives indicated in Part 'C' of Schedule II of the Companies Act, 2013. This is as permitted by Companies Act under Part "A" of Schedule II of the Companies Act 2013.</p> <p>The key asset categories and related rates of depreciation are:</p> <table><tr><th>Asset</th><th>Depreciation Rates</th></tr><tr><td><b>Buildings (including roads and paving)</b></td><td>3.34% to 6.67%</td></tr><tr><td><b>Wharf and yard facilities</b></td><td>3.34%</td></tr><tr><td><b>Plant and equipments</b></td><td>4.75% to 10.34%</td></tr><tr><td><b>Office equipments</b></td><td>4.75% to 20%</td></tr><tr><td><b>Furniture and fittings</b></td><td>6.33% to 33.33%</td></tr><tr><td><b>Vehicles</b></td><td>11.31% to 20%</td></tr><tr><td><b>Computers</b></td><td>16.21% to 33.33%</td></tr></table>	Asset	Depreciation Rates	<b>Buildings (including roads and paving)</b>	3.34% to 6.67%	<b>Wharf and yard facilities</b>	3.34%	<b>Plant and equipments</b>	4.75% to 10.34%	<b>Office equipments</b>	4.75% to 20%	<b>Furniture and fittings</b>	6.33% to 33.33%	<b>Vehicles</b>	11.31% to 20%	<b>Computers</b>	16.21% to 33.33%
Asset	Depreciation Rates																	
<b>Buildings (including roads and paving)</b>	3.34% to 6.67%																	
<b>Wharf and yard facilities</b>	3.34%																	
<b>Plant and equipments</b>	4.75% to 10.34%																	
<b>Office equipments</b>	4.75% to 20%																	
<b>Furniture and fittings</b>	6.33% to 33.33%																	
<b>Vehicles</b>	11.31% to 20%																	
<b>Computers</b>	16.21% to 33.33%																	
(7).	<b><u>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI):</u></b> The IGTPL has not estimated any income from FMI for the years 2016-17 to 2018-19. Reasons therefore. Please confirm there is no admissible FMI likely to accrue during this period.	FMI majorly represented the income from scrap sales, which was included under Other Income. This is corrected in the revised submission.																
(8).	<b><u>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME):</u></b> The IGTPL has not estimated any expenditure towards FME in the years 2016-17 to 2018-19. Please confirm there is no admissible FME for these years.	There is no admissible FME for the period 2016-17 to 2018-19.																
(9).	<b><u>Capital Employed:</u></b>																	
(i).	As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines, the depreciation has to be computed based on the straight line method with life norms adopted as per Companies Act or based on life norms prescribed in the concessional agreement, whichever is higher. Please confirm whether the computation of depreciation is as per this tariff guideline provision.	The description of the assets is not exactly similar in Form 4A v/s Audited Accounts. Therefore, the certain asset descriptions are clubbed together. Enclosed is a table detailing the grouping.																
(ii).	Since the year 2015-16 is already over, the IGTPL is update the cost statement with the actual gross block, depreciation and net block as captured in the Audited Annual Accounts for the year 2015-16.	The revised proposal has been updated for the values of actual assets for 2015-16.																
(iii).	The IGTPL has proposed capex of ₹2559.82	As per the License Agreement –Appendix 4-2.1.3,																

	lakhs, ₹ 2559.82 lakhs and ₹ 1279.91 lakhs in the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 respectively in phase-wise development of additional container storage yard. Please confirm the proposed investment is as per the provision in the LA and draw reference to the relevant provisions of the LA.	the Phase 1 Project facilities at ICTT is “At the time of commencement of commercial operations of ICTT, berth length not less than Six Hundred metres (600 m) shall be provided with adequate equipment and capabilities such as Ship to Shore handling Cranes, Yard handling equipments, ICD handling facilities, Reefer Plug Points, and sufficient Container Stacking Yard commensurate with the traffic”. Accordingly, berth length of Six hundred meters, adequate equipment and container stacking yard have been provided on 18th Feb 2011 i.e. date of migration from RGCT to ICTT.  The proposed CAPEX i.e. phase-wise development of additional container storage yard is required to handle and accommodate the additional volumes estimated .Hence the proposed investment is in compliance with the LA.						
(iv).	In Form 4B, the IGTPPL has, in a general way, stated that additions proposed to the gross block will not improve the overall efficiency, increase in the storage capacity to meet the increased traffic, etc. The IGTPPL to relook and quantify the effect of the investments proposed during the years 2016-17 to 2018-19 in terms of addition to the capacity, additional traffic/business, and reduction in unit operating cost or any improvement in the operational efficiency.	As mentioned in point (iii) above, the proposed investment is required to handle and accommodate the additional volumes estimated. Further, the Appendix 4-2 of the LA requires that the productivity should be maintained at minimum 25 moves per hour .In absence of adequate yard area the additional volumes would result in congestion consequent higher costs for trade, migration of volumes and drop in productivity to below the LA requirement.						
(v).	Confirm that the entire expenditure proposed in each of the years will be capitalised in the books of accounts and also that assets worth equal amount will be physically available for operation in the very same year. In this connection it may please be borne in mind that capital work in progress is not counted towards capital employed for the purpose of claiming return.	We confirm that Capital work in progress is not counted towards capital employed for the purpose of claiming return and the assets will be physically available for operation in the year of capitalization.						
(vi).	Confirm that depreciation, insurance and repairs and maintenance cost estimated, if any, on the additions to the gross block in the years 2016-17 to 2018-19 are estimated proportionately from the expected date of commissioning.	We confirm that Depreciation, insurance and Repairs & maintenance are from the expected date of commissioning.						
<b>(10).</b>	<b>Working Capital</b>							
(i).	Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of 2005 stipulates norms for estimating sundry debtors at two months’ Estate income & Railway Terminal charges for estimating the working capital. The estimation of Sundry debtors by the IGTPPL is not in line with the norms prescribed in the Tariff Guidelines 2005.	Norms as per Clause 2.9.9 are two months income for estimating the value of Debtors. On the basis of the past historical trend, IGTPPL has taken only 8 days of income as Debtors.						
(ii).	The IGTPPL to arrive at the inventory (excluding fuel and customized spares) allowable as per the norms prescribed in clause 2.9.9 of the 2005 guidelines.	IGTPPL has excluded the fuel and the customized spares for the purpose of estimation. Inventory has been restated on the basis of the norms as per Clause 2.9.9 guidelines of the 2005 guidelines.						
(iii).	<b>Form 6- Analysis of efficiency gain improvement</b> Though the IGTPPL has in Form-6 stated that it has achieved cost reduction in previous cycle on account of efficiency improvement, it is not supported with any detailed working. The IGTPPL is furnish detailed working in this regard. The IGTPPL may refer the efficiency gain	Efficiency gain working is attached in Annex – 23. A summary of the efficiency gain is as follows: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th><th>2011-12</th><th>2015 Apr-Dec</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Throughput</td><td>3,37,053</td><td>306264</td></tr> </tbody> </table>	Particulars	2011-12	2015 Apr-Dec	Throughput	3,37,053	306264
Particulars	2011-12	2015 Apr-Dec						
Throughput	3,37,053	306264						

	calculation at Annex - II in the Order no.TAMP/65/2013-VCTPL dated 21 March 2015 considered while fixing the tariff of Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) based on the efficiency gain furnished by VCTPL and the relevant Clause 2.4.1 of the Tariff Guidelines of 2005 for this purpose.	<table><tr><td>Total Units consumed</td><td>8,089,272</td><td>4,252,288</td></tr><tr><td>Average Units consumed per TEU</td><td>24.00</td><td>13.88</td></tr><tr><td>Reduction in consumption of Power per TEU</td><td></td><td><b>10.12</b></td></tr></table> <table><tr><td>Throughput</td><td></td></tr><tr><td>2012-13</td><td>334926</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>366376</td></tr><tr><td>2014-15</td><td>366376</td></tr><tr><td>2015 April – December</td><td>306264</td></tr><tr><td>Total</td><td>1373942</td></tr><tr><td>Total unit saved</td><td>13898265</td></tr><tr><td>Rate per unit of power</td><td>9.06</td></tr><tr><td>Savings in power cost</td><td>125871800</td></tr><tr><td>50% reduction achieved for efficiency gain</td><td>62935900</td></tr></table> <p>[There was an error in figure of 2013-14. The figure is 346204 as against 366376]</p> <table><tr><th>Volumes</th><th>Proposed throughput</th><th>Apportioned on volume basis</th></tr><tr><td>Jan-Mar-16</td><td>113,286</td><td><b>4,047,351</b></td></tr><tr><td>2016-17</td><td>471,300</td><td><b>16,838,059</b></td></tr><tr><td>2017-18</td><td>554,400</td><td><b>19,806,960</b></td></tr><tr><td>2018-19</td><td>622,600</td><td><b>22,243,530</b></td></tr><tr><td><b>Total Volume for 39 months</b></td><td><b>1,761,586</b></td><td><b>62,935,900</b></td></tr></table>	Total Units consumed	8,089,272	4,252,288	Average Units consumed per TEU	24.00	13.88	Reduction in consumption of Power per TEU		<b>10.12</b>	Throughput		2012-13	334926	2013-14	366376	2014-15	366376	2015 April – December	306264	Total	1373942	Total unit saved	13898265	Rate per unit of power	9.06	Savings in power cost	125871800	50% reduction achieved for efficiency gain	62935900	Volumes	Proposed throughput	Apportioned on volume basis	Jan-Mar-16	113,286	<b>4,047,351</b>	2016-17	471,300	<b>16,838,059</b>	2017-18	554,400	<b>19,806,960</b>	2018-19	622,600	<b>22,243,530</b>	<b>Total Volume for 39 months</b>	<b>1,761,586</b>	<b>62,935,900</b>
Total Units consumed	8,089,272	4,252,288																																															
Average Units consumed per TEU	24.00	13.88																																															
Reduction in consumption of Power per TEU		<b>10.12</b>																																															
Throughput																																																	
2012-13	334926																																																
2013-14	366376																																																
2014-15	366376																																																
2015 April – December	306264																																																
Total	1373942																																																
Total unit saved	13898265																																																
Rate per unit of power	9.06																																																
Savings in power cost	125871800																																																
50% reduction achieved for efficiency gain	62935900																																																
Volumes	Proposed throughput	Apportioned on volume basis																																															
Jan-Mar-16	113,286	<b>4,047,351</b>																																															
2016-17	471,300	<b>16,838,059</b>																																															
2017-18	554,400	<b>19,806,960</b>																																															
2018-19	622,600	<b>22,243,530</b>																																															
<b>Total Volume for 39 months</b>	<b>1,761,586</b>	<b>62,935,900</b>																																															
(11).	<b>Scale of Rates:</b>																																																
(i).	<p>The Authority has passed the following common adoption orders for all Major Port Trusts and BOT operators thereat. The Major Port Trusts and BOT Operators including IGTPPL were include suitable notes in the SOR vide our letters brought out at Sl. No. (a) and (b) below :</p> <p>(a). Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC) and Criteria for levy of Vessel Related Charges and Concessional Coastal rate.</p> <p>(b). Order No.TAMP/14/2016-Misc dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo &amp; vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat in pursuance of MOS letter No.PD/14033/101/2015-PD.V dated</p>	<p>The criteria for levy of concessional coastal rate have been specified in the revised SOR.</p> <p>ICTT Terminal operates for all the 24 hours in a day. Vessels are handled; containers accepted and delivered, port services rendered any time during the 24 hours .Hence there are no services rendered after regular hours.</p>																																															

	3 February 2016	
	It is, however, seen that the IGTPPL has not included the provisions stipulated suitably in the proposed SOR. The IGTPPL to incorporate the same in the SOR and to consider the impact, if any, in the revenue estimates.	
(ii).	(a) The IGTPPL has proposed to insert two notes under Section III – Charges for all Hazardous Containers and Over-dimensional Containers. The first proposed note states that the rates for hazardous container falling under IMO 1 and 7 will be quoted on a case basis. The second note states for ODC container exceeding the prescribed dimensions and break bulk cargo, the rates will be quoted on cases to case basis. Explain the reasons for inclusion of proposed two notes.	<p>International Maritime Organization has developed the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG) as part of the International Convention of Safety of Life at Sea. As per the classification, IMO class1 refers to explosives &amp; IMO class 7 refers to radioactive materials. In the case of Hazardous containers under IMO 1 &amp; 7, unlike other IMO classes, these are handled by case to case clearances by Port authorities with extra precautions and specific landside arrangements including specific requirement by the customers &amp; Port authorities. Hence these arrangements are unique to individual consignments hence the note is proposed.</p> <p>With regard to Over Dimensional Containers in case the cargo dimensions are more than one feet from the standard container/flat rack hooking points, special arrangements which varies considerably in terms of operational time, resources etc. according to the type of cargo and its dimensions have to be provided . Therefore, the costs would vary in each hence the rates will have to be agreed with the customer prior to handling the same.</p>
	(b). It is relevant to draw reference to the Section 42 (4) of the Major Port Trusts Act, 1963, the BOT operator cannot recover any sum in excess of the rate approved by the Authority. The proposed note allows discretion to IGTPPL to levy rates on case to case basis. This is not be in line with the provision in statute. The IGTPPL to, therefore, propose specific tariff item with reference to services to be provided for such containers instead of the proposed discretionary notes.	As detailed above it will not be possible to propose specific tariff item for such services due to the inherent uncertainties in scope and extent of the operational activity required. We can reach an agreement with the customer on actual additional costs incurred for these services.
(iii).	The IGTPPL has proposed to modify the description of the tariff item (iv) i.e., from “POD Change” to “POD/Vessel Change” under Section IX–Misc. Charges. Similarly, the tariff item (v) i.e., from “Change of status of container” to “Change of status/weight of container” under Section IX–Misc. Charges. Please explain the reasons for proposing modification in the description of above mentioned items.	POD changes refers to change in the Port of Discharge, this could be consequent to undergoing a change in declared vessel information. The activity involved for changes in documentation and yard operations are same, hence the revised description will give clarity to users. Similarly, a change in status refers to and includes any change in the declared container information. The revised description is intended to give clarity to the users.
(iv).	The IGTPPL has proposed to include a new service under Section IX – Miscellaneous Charges at sl. no. (xii) - “Other Miscellaneous Charges – Charges not exceeding (to be fixed in consultation with trade”. The rate proposed is ₹250 and ₹375 for 20’ and 40’ container respectively. In this context the following points to be clarified:	There are requests from the shipping lines to weigh the containers at IGT, Consequent to the adoption of the International Convention for the Safety Of Life At Sea(SOLAS) requirement by International Maritime Organisation, the terminal may have to provision for the service of weighment of containers .



	<p>(a). The Miscellaneous service proposed to be offered may be elaborately prescribed in the SOR.</p> <p>(b). The reasons for including the words “Charges not exceeding (to be fixed in consultation with trade) is not clear. This words may be deleted from the proposed SOR.</p> <p>(c). The basis for the proposed rate may be furnished supported by calculation.</p>	<p>The Miscellaneous services have been renamed as Weighment charges and these are based on similar rates charges by other service providers outside the terminal. Consequently, the estimated revenue on this account has been included in the revised application.</p> <table><tr><th colspan="4">₹ in lakhs</th></tr><tr><th>Particulars</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th></tr><tr><td>Weighment Charges</td><td>68.47</td><td>73.73</td><td>78.65</td></tr></table> <p>The wording “Charges not exceeding (to be fixed in consultation with trade” have been deleted from the revised SOR.</p>	₹ in lakhs				Particulars	2016-17	2017-18	2018-19	Weighment Charges	68.47	73.73	78.65
₹ in lakhs														
Particulars	2016-17	2017-18	2018-19											
Weighment Charges	68.47	73.73	78.65											

8.4. While furnishing the requisite information/clarifications vide its letter dated 30 June 2016, the IGTPPL has filed the revised proposal. Subsequently, the IGTPPL vide its e-mail of 04 July 2016 has furnished revised SOR. The highlights of the revised proposal and SOR are as follows:

- (i). The traffic estimates for the year 2015-16 have been updated based on actuals at 419550 TEUs as against 415453 TEUs considered the original proposal. Revised proposal is based on the unaudited accounts for the year 2015-16. No change in the traffic estimates for the years 2016-17 to 2018-19.
- (ii). Expenditure estimates are modified.
- (iii). The future period estimates continue to be upto March 2019 and the period of the proposal is from January 2016 to March 2019.
- (iv). Exchange rate has been revised to 1 US\$ = ₹ 67/- for future period estimates instead of 1 US\$ = ₹ 65/-.
- (v). In the revised proposed SOR, the IGTPPL has proposed tariff for Coastal container in rupee terms corresponding to the increase proposed in the tariff for foreign container.
- (vi). The effective date of tariff increase has been proposed from 1 August 2016 to 31 March 2019.
- (vii). Adjustment of past period loss sought by IGTPPL is as given below:

	Period	Adjustment % Considered	₹ in Lakhs
	Loss in RGCT period 2008-09 & Apr to Nov 2009 [(-) ₹592.07 lakhs x 100%]	100%	(592.07)
	Loss in RGCT period Dec 2009 to Mar 2010 & Apr 2010 to Feb 2011 [₹652.02 lakhs x 40%]	40%	260.81
	Loss at ICTT Mar 2011 to Dec 2015 [(-) ₹44468.02 lakhs x 40%]	40%	(17,787.21)
	Total Loss		<b>(18,118.47)</b>
(viii).	<b>Total Loss to be set off</b>		<b>(18,118.47)</b>

Summary of revised Cost statement at the existing tariff as forwarded by the IGTPPL is tabulated below:

Particulars	January 2016 to March 2016	2016-17	2017-18	2018-19
Traffic (TEUs)	113286	471300	554400	622600
Income at existing tariff	5,450	21,978	24,637	27,544
Expenditure	2,942	12,001	12,884	13,758

(₹ in lakhs)

Net surplus	2,508	9,977	11,753	13,785
Capital employed	72,120	69,046	65,762	61,121
ROCE	2,885	11,047	10,522	9,779
Net surplus/(Deficit) after ROCE	(377)	(1,071)	1,232	4,006
Deficit of RGCT operations for the years Dec 2009 to Dec 2015 spread over 3 years and 3 months	(1394)	(5575)	(5575)	(5575)
Net surplus/(Deficit) after adjustment of surplus/(deficit) at RDCT/ICTT operations	(1771)	(6645)	(4343)	(1569)
Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	-32%	-30%	-18%	-6%

- (ix). Based on the deficit in the revised cost statement and the after considering past period loss, the IGTPPL has proposed 9.12% increase in the tariff over the existing tariff. The proposed tariff is to make it applicable from 01 August 2016. Further, the IGTPPL has proposed annual increase of 9.12% from 1 April 2017 onwards for the years 2017-18 and 2018-19.

8.5. Subsequently, the IGTPPL vide its email dated 10 August 2016 and 17 August 2016 has furnished further information/ clarification as follows:

- (i). As required under Accounting Standard 28, IGTPPL has reported impairment loss of assets to the tune of ₹7.75 Crores in the financial year 2009-10 which is captured in depreciation and net fixed assts. The assets for which the impairment was provided were the expected loss on Rail Mounted Quay Cranes (RMQC) lying at RGCT (erstwhile terminal) which was expected to be taken back by COPT at a pre-determined price as per the license agreement. In addition to above, the IGTPPL also provided for loss on the assets to be scrapped, since these assets were not physically movable while shifting to ICTT. The summary of the impairment loss of assets of ₹7.75 crores in the year 2009-10 reported by the IGTPPL is as given below:

Particulars	Amount in ₹
Original Cost of the Assets	38,30,48,303.00
Net Book Value as at 30 June 2010	17,62,29,680.00
Realisable value from COPT	9,87,52,000.00
Impairment Loss	7,75,04,680.00

- (ii). However, the actual movement from RGCT to ICTT took place in Feb 2011. ICTT sold two RMGCs as aforesaid to COPT, and balance items like Civil Structures, Furniture & Fittings, Electrical Fittings, IT cabling, were scrapped. The actual profit & loss on these assets were booked in 2010-11 to the tune of ₹46.00 lakhs.
- (iii). The IGTPPL has furnished the detailed breakup of bank charges for the years 2010-11 to 2014-15.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Licence Agreement between Cochin Port Trust (COPT) and India Gateway Terminal India Limited (IGTPPL) covers two licenses, viz., operation of existing Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) and International Container Transshipment Terminal (ICTT).
- (ii). (a). The Scale of Rates (SOR) for the operations by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPPL) was last approved by this Authority vide Order dated 5 August 2009. During the proceedings relating to the last Order, the IGTPPL had stated that it would migrate the Container Handling operations to ICTT by November 2009. The COPT had also endorsed this position then. This Authority in the last tariff Order of 5 August 2009 allowed IGTPPL to

continue with the then existing SOR for RGCT till December 2009. Separate SOR for ICTT at Vallarpadam of the IGTPPL was approved for period from 1 January 2010. The validity of the SOR was prescribed till 31 December 2015. The tariff approved for ICTT was subject to an annual escalation of 3.48% over rates of the immediate preceding year from the year 2011 to 2015.

- (b). The IGTPPL in its proposal has stated that it shifted its operations from RGCT to ICTT on 18 February 2011 and there was no concurrent operations at ICTT and RGCT. The COPT has also endorsed this position.

Though the original intended date of commercial operation was 2 November 2009, there was delay in migrating to ICTT on account of various reasons and they commenced operations at ICTT on 18 February 2011. Thus, the IGTPPL has continued its operations at RGCT for the period beyond the validity of the SOR of RGCT prescribed at 31 December 2009 i.e. from 1 January 2010 to 17 February 2011 till it shifted its operations to ICTT. The IGTPPL has also reported that the then existing tariff prescribed for RGCT was continued till 17 February 2011. Since the date of actual shifting of operations from RGCT to ICTT was uncertain and could not be estimated with any reasonable predictability, an immediate application for extension of validity of the SOR of RGCT was not made and the approved tariff in force as on 31 December 2009 for RGCT was continued to be levied till 17 February 2011.

- (iii). The IGTPPL in their original proposal dated 16 December 2016 had proposed 6.98% annual tariff increase with effect from 1 January 2016. Subsequently, the IGTPPL has filed revised cost statements under cover of its letter dated 30 June 2016 updating the estimates of 2015-16 with actuals and has also modified the estimates for the years 2016-17 to 2018-19. Based on the revised cost statement, IGTPPL has sought annual tariff increase of 9.12% per annum with effect from August 2016. The revised proposal filed by the IGTPPL vide its letter dated 30 June 2016 and additional information/ clarification furnished by IGTPPL during the proceedings relating to this case are considered for the purpose of this analysis. The proposal of the IGTPPL is analysed in two parts viz. (I) RGCT operations and (II) ICTT operations

#### **I. Operations at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT)**

##### **(A). For the period 2008-09 and 2009-10 (upto November 2009)**

- (i). During the last revision of August 2009, the financial position of RGCT for the year 2008-09 was analysed based on provisional accounts. Accordingly, the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return was at ₹1206.45 lakhs and estimates of additional surplus of 2009-10 (upto November 2009) was at ₹815 lakhs for the year 2009-10. For reasons stated in the said Order, the aggregate additional surplus for the years 2008-09 based on provisional accounts and 2009-10 based on estimated i.e. ₹2021.45 lakhs was adjusted over a period of five years of ICTT operation. Since the figures considered in the analysis for the year 2008-09 was based on provisional accounts and 2009-10 was based on estimates, the actual position for the year 2008-09 and 2009-10 was subject to review during the next tariff revision exercise. If any variation is found in the additional surplus quantified, such variation was to be fully adjusted in the next tariff validity cycle. That being so, the analysis of actuals for the years 2008-09 and 2009-10 (upto November 2009) vis-à-vis the estimates for the corresponding period is as given below:

- (a). The IGTPPL has furnished actuals for the 2008-09 and 2009-10 (upto November 2009) based on the actuals reported in the Audited Accounts. The actual income and expenditure considered in the cost statement has been reconciled by the IGTPPL with the actual income and expenditure reported in the Audited Accounts. The actuals for the years 2008-09 and 2009-10 (upto November 2009) as furnished by the IGTPPL duly reconciled by the IGTPPL with the Accounts are considered subject to the modification/ analysis given in the following paragraphs:
- (b). The actual traffic reported in 2008-09 and 2009-10 (upto November 2009) is 2,60,873 TEUs and 1,95,169 TEUs as against 2,60,872 TEUs and 1,85,010 TEUs respectively furnished by IGTPPL at the time of August 2009 Order. The IGTPPL during the processing of this case has reported to have given

discounts of ₹5.02 lakhs in the year 2008-09 and ₹6.62 lakhs in the year 2009-10. The Actual income as reported in the Accounts net of discounts is captured for review exercise.

- (c). The IGTPPL has rightly excluded the Dividend receipts and profit on sale of current non-trade investments in the cost statement maintaining the position followed in the last tariff Order.
- (d). For the year 2008-09, the Annual Accounts report foreign exchange loss of ₹ 236.41 lakhs. The approach followed by the Authority is to allow loss on foreign currency transaction as an item of cost only for the actual repayment of loan/debt. The IGTPPL has clarified that exchange losses comprise of the loss on restatement of foreign currency loans & other payable and has confirmed that the same has been excluded from cost statements. Whilst the IGTPPL has excluded foreign exchange loss reported in the Annual Accounts from the year 2009-10 onwards, the IGTPPL has not excluded the foreign exchange loss of ₹236.41 lakhs reported in the year 2008-09. This is excluded in the cost statement prepared by us in line with the approach adopted by the IGTPPL for the subsequent years.
- (e). IGTPPL is not eligible for revenue share as cost in computation of tariff, by virtue of the relevant condition in its License Agreement and clause 2.8.1 of the tariff guidelines of 2005 issued by the Government. Revenue share was not admitted as cost in the last tariff Order. The IGTPPL has rightly excluded revenue share as item of cost in the actuals for all the years for RGCT, ICTT as well as in the future projections for ICTT tariff.
- (f). The IGTPPL has rightly excluded interest on fixed deposits, Interest on overdue payable to COPT while furnishing the actual expenditure.
- (g). During the last tariff revision, the Technical Service Fee payable by IGTPPL to DP World FZE for providing Business Management Support Services to IGTPPL was allowed as an item of cost relying on the certificate issued by its Chartered Accountant certifying arm's length relationship of the transaction and this was subject to the condition that the IGTPPL will produce copies of the IT Assessment Orders at the time of next tariff review for each of the years to show that the Income Tax Authorities have allowed this expenditure. If such evidence is not produced, expenditure allowed is required to be set off in the next tariff review.

The IGTPPL has now furnished IT assessment Orders for the Assessment Years viz., 2006-07 to 2013-14. The IGTPPL has stated that Technical Service Fee for the years FY 2005-06 to FY 2011-12 was disallowed by the IT Department on the technical ground of non-deduction of Tax at Source. The IGTPPL has further stated that there was no disallowance due to the nature of expenditure. On perusing the copies of the IT Assessment Orders furnished by the IGTPPL for the Assessment years 2006-07 to 2010-11 (FYs 2005-06 to 2009-10), it is seen that the Assessing Officer has disallowed the TSF claimed as expenditure by the IGTPPL in respective financial years on the grounds that the expenditure on TSF is subject to TDS since the Dubai Port World FZE is not Local Authority in the United Arab Emirates and is incorporated in the Jebel Ali Free Zone, Emirates of Dubai.

The IGTPPL has stated that it has made TDS remittance in May 2013 and subsequently claimed the earlier disallowed expenditure from FY 2005-06 to FY 2011-12 in the return of income for F.Y 2013-14. The assessment for FY 2013-14 is not yet completed, however in recognition of the payment of TDS, the Technical Service Fee has not been disallowed in the assessment for FY 2012-13. With reference to the assessment years 2011-12 to 2013-14 it is noted that the IT Authorities have allowed the technical service fee termed as "Management fee" as expenditure for the purpose of income tax assessment in the respective years. Therefore, the IGTPPL has justified that

Technical service fees is allowable expenditure as per tariff guidelines. The IGTPPL has stated that due to the continuing loss and consequent negative cash flow the management fees could not been paid for the referred period but is reflected in the audited accounts as current liabilities. As and when these will be remitted, the IGTPPL proposes to claim the associated Forex losses in next tariff cycle.

As per Clause 2.8.1. of the tariff guidelines of March 2005, Technical Service Fee (TSF) payable by the private terminals to their promoters or to their associate entity can be admitted as an item of cost for tariff fixation purposes if yard-stick of 'arm's length relationship' is established as defined under Income Tax Act, 1961. Since clause 2.8.2. require to assess the reasonableness of the transaction only with reference to arm's length relationship of the transaction which is not contested by the IT department, and also recognising that the IT Department has admitted this item in the year 2012-13, this expense is allowed. Thus, the actual Technical Service Fee with reference to the years 2008-09 to 2010-11 for its operations at RGCT as well as for the operations at ICTT till 2015-16 is allowed in line with the approach followed in the last tariff Order. The IGTPPL is advised to produce the IT assessment orders for each of the years from 2013-14 onwards obtained from the Income Tax Authorities at the time of next review to show that the IT department has admitted this item of cost and also confirm the payments have been done by the IGTPPL. If such evidence is not produced, expenditure allowed now will be set off in the next tariff review.

- (h). In the present model of tariff fixing, the effect of direct taxation is not considered. Fringe benefit tax not is considered as an item of cost in line with the decision taken already in the tariff cases pertaining to Cochin Port Trust, Kolkata Port Trust, Kandla Port Trust, etc., Fringe benefit tax of ₹ 7.54 lakhs reported in the year 2008-09 is excluded.

Interest received on Income Tax refunds, Dividend receipts and profit on sale of current non-trade investments and interest income from deposits are not considered in the cost statement maintaining the position followed in the last tariff Order.

- (i). The Annual Accounts for the year 2009-10 reports ₹ 775.05 lakhs towards impairment of assets for its operations at RGCT. The IGTPPL has clarified that assets for which the impairment was provided were the expected loss on Rail Mounted Quay Cranes (RMQC) lying at RGCT (erstwhile terminal) which was expected to be taken back by COPT at a pre-determined price as per the license agreement. In addition, the IGTPPL has provided for loss on the assets to be scrapped since these assets are not physically movable while shifting to ICTT. The IGTPPL has furnished detail breakup of the impairment loss reported in the Annual Accounts in the year 2009-10.

It is relevant here to state that during the last tariff revision the IGTPPL had estimated impairment loss of ₹11.70 crores with reference to original asset value of ₹ 43.39 crores comprising of ₹40.80 crores payable to COPT towards transfer cost of assets worth ₹ 40.80 crores taken over from the COPT plus ₹ 2.59 crores of other assets. While arriving at the impairment loss of ₹ 10.95 crores receivable from COPT for 2 QCs and 1 RTGs to be handed over to the Port was excluded from the value of assets.

During the current revision, the IGTPPL has reported impairment loss of ₹ 7.75 crores in its Annual Accounts 2009-10. The IGTPPL has furnished detailed break up of this loss with reference to the original value of assets of ₹ 38.30 crores, whose net book value of assets as on 30 June 2010 is reported to be ₹ 17.62 ₹17.62 crores – ₹ 9.87 crores = ₹ 7.75 crores) This position as furnished by the IGTPPL is relied upon.

The IGTPPL has stated that impairment loss of ₹ 7.75 crores reported in the year 2009-10 is on account of net value of assets of the RGCT which need to be scrapped, since these assets are not physically movable while shifting to ICTT.

The impairment loss reported by the IGTPPL as stated in the last tariff Order is because the IGTPPL has depreciated the assets of the RGCT over their useful life estimated by the management 8.1 to 9.08 years. The depreciation policy adopted by the IGTPPL is different from the position considered in the last tariff Order. The approach adopted in the initial tariff fixation as well as in the August 2009 Order for appraising the actual position is to evenly distribute the burden over the period of operation of the RGCT. The same approach is adopted in the current exercise as well.

As stated in the said Order, IGTPPL has depreciated the assets over 8.10 to 9.06 years. Recognising the IGTPPL was to move to ICTT by November 2009 i.e. operations at RGCT was to be for 4 years and 8 months, additional depreciation of ₹ 164.42 lakhs separately for each of the years 2005-06 to 2007-08 and 2008-09 (based on provisional accounts) was considered applying the depreciation rate of 21.41% (i.e.  $100 / 4.67 \text{ years} = 21.41\%$ ) instead of IGTPPL depreciating the assets over 8.10 to 9.06 years. This adjustment is shown separately in the cost statement attached to Annex - I of the August 2009 Order.

The aggregate of ₹ 164.42 lakhs \* 4 years (from 2005-06 to 2008-09) is ₹657.68 lakhs. It can be seen that even in the current analysis while reviewing the actuals vis-à-vis the provisional accounts for the year 2008-09 the adjustment of ₹164.42 lakhs is considered as considered in the August 2009 Order and as considered by the IGTPPL as well.

While reviewing the actuals of 2009-10 upto November 2009 with estimates in the current exercise, ₹ 117.37 lakhs (i.e. actual impairment loss of ₹ 775.06 lakhs reported by the IGTPPL less additional depreciation of ₹ 657.68 lakhs already considered for the years 2005-06 to 2008-09) is added to the actual depreciation reported in the year 2009-10.

Thus, in short as against the treatment given by the IGTPPL of considering impairment loss of assets of RGCT in one particular year 2009-10, additional depreciation for the years 2005-06 to 2009-10 was considered as stated above. That being so, the impairment loss of ₹ 775.05 lakhs reported by the IGTPPL in the year 2009-10 is excluded from the depreciation reported in the Accounts to avoid duplication of the same item.

The effect of above on the return on capital employed in the year 2008-09 is captured separately as done in the last tariff Order. Likewise, for the year 2009-10 as well, the effect of the above adjustment is captured in the Net Fixed Assets reported in the Annual Accounts for the year 2009-10. This is in line with the approach followed in the last tariff Order.

- (j). It can be seen in the last tariff Order, that ₹ 141.36 lakhs was estimated as impact of wage revision for the period from 1 January 2007 upto November 2009 towards COPT employees taken over by the IGTPPL and was shown as adjustment in the year 2008-09. Since actual wage revision impact would have been captured in the actuals reported in the Accounts which is taken into consideration while reviewing the actuals, this adjustment is not considered in the actuals for the year 2008-09.
- (k). As per the Order passed by the Authority on 30 September 2008 refining and clarifying certain areas of tariff fixation under 2005 guidelines, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the Licence Agreement can be considered as Sundry Debtors. The License Agreement entered by the IGTPPL with the COPT do not prescribe any

advance payment of lease rentals. Hence, none of the items flowing from the License Agreement qualify for consideration.

- (l). (i). In the computation of working capital for assessing the current assets, the IGTPPL has considered 8 days of income as Debtors. Clause 2.9.9 of the tariff guidelines of 2005 stipulates norms for estimating sundry debtors at two months' Estate income & Railway Terminal charges for estimating the working capital which is nil in the case of IGTPPL. Sundry debtors considered by the IGTPPL is modified as it is not in line with the norms prescribed in the Tariff Guidelines, 2005.
- (ii). The tariff guidelines of 2005 prescribe a limit of six months average consumption of stores excluding fuel in case of items of inventory. When IGTPPL was asked to arrive at inventory as per the norm prescribed in the tariff guidelines of 2005, the IGTPPL has clarified that fuel and the customized spares are excluded and that inventory has been restated on the basis of the norms as per Clause 2.9.9 guidelines of the 2005 guidelines. The inventory as considered by IGTPPL is considered in the working capital calculation.
- (iii). With reference to the cash balance, the IGTPPL has stated that it has calculated the cash balance as per norms. As per the tariff guidelines of 2005, cash balance is to be allowed at one month's cash expenses. However, the Cash balance considered by IGTPPL is seen to be lower than the prescribed norms. Cash balance considered by IGTPPL is modified in line with the guideline position.
- (iv). The IGTPPL has only considered the trade payables as current liability. Current liability considered by the IGTPPL does not include dues to Creditors for capital goods, payable to COPT, Advances received from customers, other payables etc., reported in the Annual Accounts of the years 2008-09 and 2009-10. The current liability considered by IGTPPL is modified to capture these items as well.
- (v). Subject to the above adjustments, Working Capital works out to be negative. Hence, it is considered as NIL. Thus, the Capital Employe ₹ 4451.09 lakhs for the years 2008-09 and 2009-10 respectively.
- (vi). In the last tariff Order, Return on capital employed at 16% was allowed for the years 2008-09 and 2009-10. The same position is followed while analysing the actuals. For the year 2009-10, ROCE is considered for 8 months upto November 2009 as done in the last tariff Order.
- (vii). Subject to above modification, a copy of the cost statement reviewing actuals of 2008-09 as against the estimates considered in the August 2009 Order based on provisional accounts 2008-09 is attached as **Annex - I(a)** and actuals of 2009-10 vis-à-vis estimates of 2009-10 (upto November 2009) is attached as **Annex - I(b)**. A summary of the variation in the net surplus for this period assessed in August 2009 Order vis-à-vis actual is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Particulars	Net surplus estimated in 5 August 2009 Order	Net surplus assessed as per Actuals	Variation
FY 2008-09	1,206.45 (Provisional Accounts)	1252.23	45.78

FY 2009-10 (April 2009 to November 2009)	815 (Estimates)	487.22	(327.78)
<b>Total</b>	<b>2,020.45</b>	<b>1,739.45</b>	<b>(282.00)</b>

In the last tariff Order as stated in para 20(viii) (e), the aggregate additional surplus estimated for the years 2008-09 and 2009-10 i.e. ₹2020.45 lakhs was adjusted over a period of five years of ICTT operation while determining the tariff for ICTT. It can be seen that the actual net surplus for the corresponding period is ₹1739.45 lakhs. As stated earlier, the Authority in the said Order held that, if any variation is found in the additional surplus of ₹2020.45 lakhs quantified, such variation will be fully adjusted in the next tariff validity cycle. Accordingly, ₹282.00 lakhs which is the excess adjustment of estimated surplus done in the August 2009-10 Order is required to be set off now from the overall deficit reflected in the ICTT operations which is brought out in the subsequent paragraphs.

(B). For the operations carried out by IGTPPL at RGCT for the period from December 2009 to 17 February 2011.

(i). In the August 2009 Order, estimates for RGCT provided by the IGTPPL was upto November 2009 as the IGTPPL envisaged to migrate to ICTT from January 2009. As stated earlier, the IGTPPL has continued its operations at RGCT for the period beyond the validity of the SOR of RGCT. Hence, the actuals for the operations at RGCT from December 2009 till 17 February 2011 is to be analysed.

(ii). (a). For the year 2009-10, the IGTPPL has segregated the actuals reported in the Annual Accounts for the period from December 2009 to 31 March 2010 and has also furnished reconciliation statement which is relied upon and considered. The adjustment done relating to working capital is as explained in the preceding paragraph.

(b). For the year 2010-11, the IGTPPL has segregated the actuals between RGCT for the period 1 April 2010 to 18 February 2011 and operations at ICTT for the period 19 February 2011 to 31 March 2011. The segregated figures are duly certified by a practicing Chartered Accountant, which is relied upon. The IGTPPL has furnished reconciliation of the income and expenditure considered in the cost statement with the income and expenditure reported in the Accounts. The income as reported in the Audited Accounts net of discount offered by the IGTPPL as considered by the IGTPPL is considered. The items of income and the expenditure items excluded done by the IGTPPL from the income and expenditure reported in the Audited Accounts for the year 2010-11 is in line with the approach followed by it in the year 2009-10 which is discussed in the preceding paragraphs and hence not reiterated.

The working capital furnished by IGTPPL for this period is modified following the working capital norms as explained in the preceding paragraph and is in line with the approach followed for the analysis done for the years 2008-09 and 2009-10 (upto November 2009). Modified Working Capital works out to be negative. Hence, it is considered as NIL. Thus, the Capital Employed comprises of only Net Block of Assets at ₹ 3793.31 lakhs (upto 17 February 2011) for the year 2010-11. For the year 2009-10, it is ₹ 4451.09 lakhs as stated earlier. Return on capital employed is considered at 16% as allowed for the years 2008-09 and 2009-10 for the extended operations at RGCT.

Subject to above modification, a copy of the cost statement reviewing actuals of years 2009-10 from December 2009 upto March 2010 and for the year 2010-11 (upto 17 February 2011) forms part of **Annex - I(b)**. A



summary of the actual position and the net surplus for this period is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Particulars	2009-10 (4 months- December 2009 upto March 2010)	2010-11 (upto 17 February 2011)	Total
Traffic (in TEUs)	94211	282923	377134
Total Income	2930.36	8254.37	11184.73
Total Expenses including FMI less FME	2282.27	7204.27	9486.54
Surplus/ deficit before Return	648.09	1050.10	1698.19
Capital employed	4451.09	3793.31	4122.20 (Avg)
16% ROCE	237.39	531.06	768.45
Additional Net Surplus after admissible ROCE	410.70	519.04	929.74

From the above table, it can be seen that the IGTPL has made aggregate additional surplus of ₹ 929.74 lakhs for its operations at RGCT from December 2009 till 17 February 2011.

The IGTPL had, in their original proposal, considered 100% adjustment of the surplus for this period for extended operations in the RGCT. However, in the revised working furnished in June 2016, the IGTPL has considered 40% adjustment for the extended period of operations at RGCT.

It is relevant to state that for the analysis of the actuals for this period there are no estimates for the operations at RGCT, as the IGTPL during the last revision had proposed to migrate from RGCT by November 2009 and commence operations at ICTT from January 2010.

Analysis of actuals for this period will not fall under clause 2.13 of the Tariff Guidelines 2005 which requires comparison of estimates considered in previous tariff Order with the actuals. Estimates of ICTT considered in August 2009 Order is not comparable with the facilities and capital cost envisaged for RGCT and hence rightly not compared by IGTPL as well. Hence, the approach adopted by the IGTPL of adjusting 40% of the additional surplus of RGCT for the period December 2009 to 17 February 2011 is not found to be appropriate.

During the last tariff revision, the approach followed was that the entire surplus estimated for RGCT for the period 2008-09 to 2009-10 (upto November 2009) was adjusted against the deficit estimated for ICTT while arriving at the tariff for ICTT. That being so, the same approach is to be followed with reference to the actual additional surplus of ₹ 929.74 lakhs for the operations of IGTPL at RGCT from December 2009 till February 2011. Accordingly, the entire additional surplus of ₹ 929.74 lakhs assessed based on actual operations at RGCT for the period December 2009 upto 17 February 2011 is considered for adjustment in the tariff for ICTT.

- (iii). To summarise, the total adjustment of the additional surplus assessed for past period of RGCT from 2008-09 till 17 February 2011 for adjustment in the tariff for ICTT is ₹ 647.74 lakhs i.e. Additional surplus of ₹ 929.74 lakhs for the period from December 2009 upto 17 February 2011 less ₹ 282.00 lakhs being variation i.e. excess adjustment of estimated surplus done in the August 2009-10 Order for the period 2008-09 and 2009-10 upto November 2009 as analysed in the preceding paragraphs.

## **II. For operations at International Container Transshipment Terminal:**

- (i). Before proceeding to analysis the actuals vis-à-vis estimates of ICTT, it is relevant to deal with one of the points made by the COPT. The COPT, during the proceedings of this case, has stated that the Authority, at the request of the IGTPL as well as on its own, had applied the principles of 2004 and 2008 Guidelines in the Tariff Order approved for ICTT in July 2009

Order. The contention of the COPT that the Authority on its own had applied the principles of 2004 and 2008 Guidelines while disposing of the proposal filed by the IGTPPL for general revision of its scale of rates does not reflect the factual position. This is evident from the own statement of COPT made that subsequently that the IGTPPL had then specifically requested the Authority to determine the tariff for ICTT operations on a normative basis over a long term period in conformity with the 2008 Guidelines. The final tariff for ICTT operations was fixed following the cost plus return method only. In the last tariff revision, the IGTPPL has requested to determine the tariff for ICTT operations on a normative basis over a long term period in conformity with the guidelines of February 2008. The cost statement under cost plus method showed an average deficit of 57.85% at the existing tariff level i.e., RGCT rates for the tariff cycle from 2010- to 2012 and 12.09% at the existing tariff level (i.e. RGCT rates) for the next tariff cycle i.e. 2013 to 2015 resulting an increase of 57.85% for the first tariff cycle and then the increased tariff of first cycle is to be reduced by 29.56% in the next cycle i.e. 2013-2015 following the usual cost plus method. This showed that there would be wide fluctuation in the tariff movement for the ICTT operations under the usual cost plus method. As brought out in para 20(xxi), in order to smoothen the impact of steep hike in tariff increase in one cycle, an analysis was done for six years i.e. two tariff cycles. The reasons for considering the normative method was elaborately discussed in para 20 (x) to (xv) of the tariff Order dated 5 August 2009.

As brought out in para 20(xv) of July 2009 Order, there was primary concern over steep increase in tariff in initial phase of ICTT by IGTPPL, COPT and users. Few user associations had demanded reduction in the rates. The COPT had also then correctly pointed out at the joint hearing that the task before the Authority is to balance the trade interest and allow the reasonable level of return to the operator on the investment of IGTPPL for creating the facilities since there was a steep hike in tariff in the initial phase of the project due to high level of capital investment.

The estimated revenue requirement under the cost plus method envisaged by the tariff guidelines of 2005 was taken as base for determination of tariff. Since the normative approach provides a useful analytical tool to refine the usual cost plus method to moderate the initial tariff hike and at the same time to allow the entitled return to the operator over a longer horizon of time, the normative method was used only as an analytical tool to even out the fluctuations in revenue over the first few years and to determine the lower revenue base in the initial tariff to smoothen the tariff increase.

- (ii). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the private terminal at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff.

During the last review of tariff of IGTPPL, the Authority had, for the reasons cited in the August 2009 Order, determined tariff for the ICTT for six years based on the estimates for six years viz. 2010 to 2015 furnished by the IGTPPL.

As stated earlier, the IGTPPL has shifted its operation to ICTT and commenced the operations on 18 February 2011 as against the 1 January 2010 proposed during the last tariff revision. Since the actuals for the operations at ICTT are reported only from 18 February 2011, the relevant period for comparison of actuals vis-à-vis estimates is from 18 February 2011 till 31 December 2015. The estimates considered for the year 2011 is, therefore, pro-rata adjusted for 317 days i.e. from 18 February 2011 till 31 December 2011 for like to like comparison for the period of operations at ICTT. Since the estimates are based on calendar year and the actual reported are based on actuals, the comparison is done in a consolidated manner for the estimates from 18 February 2011 to 31 December 2015 vis-à-vis actuals for the corresponding period.

The estimates for the years 2010 to 2015 considered in the August 2009 Order is for calendar year basis as then furnished by the IGTPPL. However, the actuals reported by the IGTPPL is as per the Audited Accounts is on financial year basis. As stated earlier, for the year 2010-11, the IGTPPL has furnished the segregated accounts for its operations at RGCT for the period from 1 April 2010 to 17 February 2011 and for its operations at ICTT from 18 February 2011 to 31 March 2011 duly certified by the Chartered Accountant, which is relied upon.

As regards 2015-16, the IGTPPL has updated the figures based on the provisional/ unaudited accounts and segregated it for the period upto April 2015 to December 2015 and January 2016 to March 2016 for like-to-like comparison with the estimates for ICTT, which is upto December 2015. The figures based on provisional accounts for the period January 2016 to March 2016 considered in the cost statement for the segregated two periods have been reconciled by the IGTPPL with figures in the provisional Accounts 2015-16.

- (iii). The approach followed in the last Order to arrive at the estimated position is adopted to assess the actual net surplus/ deficit for the years 2010 to 2015. The IGTPPL has furnished a statement reconciling the income and expenditure considered in the cost statement with the income/expenditure reported in the Annual Accounts and hence the actual figures given by IGTPPL in its cost statement are relied upon in this analysis subject to few adjustments as given in the subsequent paragraphs. The analysis of performance of IGTPPL at ICTT during the years from 18 February 2011 to 31 December 2015 along with modifications done in the cost statement filed by the IGTPPL is discussed below:
- (a). The actual traffic handled by IGTPPL during the period from 18 February 2011 till 31 December 2015 is 17,20,089 TEUs as against the estimated traffic of 36,87,234 TEUs estimated in the tariff Order of August 2009 for the corresponding period. The variation in the physical performance is negative 53.35% which is found to be more than +/-20%.
  - (b). As stated earlier, the SOR approved for ICTT was subject to annual increase of 3.48%. The income estimates for each of the years considered in the last tariff Order is adjusted to capture the tariff approved for ICTT including annual tariff increase of 3.48% approved in the said Order for a like to like comparison with the actual income.
  - (c). The IGTPPL has reported that trade/ commercial discounts were granted to the tune of ₹ 96.94 lakhs, ₹17.01 lakhs, ₹63.45 lakhs, 88.46 lakhs and ₹203.65 lakhs for the years 2011-12 to 2015-16 respectively. For the purpose of analysis of the past period, the actual income as reported in the Annual Accounts net of discount is considered. This is in line with the opinion of Attorney General for India conveyed by Ministry of Shipping vide its letter dated 12 June 2015 that the actual income earned by the operator based on their Audited Accounts should be considered and not any notional income.
  - (d). Interest received on Income Tax refunds, Dividend receipts and profit on sale of current non-trade investments and interest income from deposits are not considered in the cost statement maintaining the position followed in the last tariff Order. For the years 2014-15 and 2015-16, the IGTPPL itself has excluded the expenditure towards composite Guarantee commission to the parent company D.P. World. The treatment given by the IGTPPL is considered.
  - (e). The Annual Account for the year 2015-16 reports miscellaneous income of ₹26.80 lakhs. The IGTPPL has excluded miscellaneous income of ₹17 lakhs (for the period upto December 2015) and ₹ 9.80 lakhs for the remaining period of the F.Y 2015-16 i.e. aggregating to ₹ 26.80 lakhs. In our analysis, miscellaneous income reported in the Accounts of 2015-16 is considered under FMI.
  - (f). The Annual Accounts of the IGTPPL reports net foreign exchange loss of ₹4760.90 lakhs, ₹2549.50 lakhs, ₹3921 lakhs, ₹ 1900.76 lakhs and ₹1100 lakhs during the years 2011-2012 to 2014-15 and from 1 April 2015 to 31 December 2015 respectively.

The IGTPPL has excluded the foreign exchange losses citing that it is on account of restatement of foreign currency loans & other payable. The treatment given by the IGTPPL is considered. The IGTPPL has also stated that exchange gain/ loss will be claimed by it on actual payment of the loans.

- (iv). The IGTPPL had entered into a Technical Service Agreement with DP World FZE for providing Business Management Support Services to IGTPPL on 11 November 2014 by terminating the service agreement dated 10 March 2005.

As stated earlier, during the last tariff revision, TSF was allowed as part of operating costs relying on the certificate issued by its Chartered Accountant certifying arms length relationship of the transaction and this was subject to the condition that the IGTPPL will produce copies of the IT Assessment Orders at the time of next tariff review. The IGTPPL has now furnished IT assessment Orders for the Assessment Years viz., 2006-07 to 2013-14 and this has been analysed in the preceding paragraphs. For the reasons cited earlier, the actual TSF reported in the Annual Accounts is admitted as item of cost for each of the years from 2010-11 (February 2011) till December 2015. As stated earlier the IGTPPL may be advised to produce the IT assessment orders for each of the years from 2013-14 onwards obtained from the Income Tax Authorities at the time of next review to show that the IT department has admitted this item of cost and also confirm the payments have been done by the IGTPPL. If such evidence is not produced, expenditure allowed now may be set off in the next tariff review.

- (v). The IGTPPL has rightly excluded revenue share as item of cost in the actuals for all the years for ICTT as well as in the future projections in line with the approach followed in the last tariff Order.
- (vi). The IGTPPL has excluded Interest on loans, interest of overdues payable to COPT while furnishing the actual expenditure. The exclusions made by the IGTPPL is in line with the approach followed in the estimates.
- (vii). The IGTPPL has, in the cost statement under the item other bank charges, considered actual expenditure of ₹115 lakhs, ₹158 lakhs, ₹27 lakhs, ₹80 lakhs and ₹454 lakhs for the years 2010-11 to 2014-15 respectively and ₹19 lakhs for 2015-16 (upto December 2015) based on provisional Accounts 2015-16. In the Annual Accounts of IGTPPL for the said years, the said expenditure is reflected as Other Borrowing Costs.

On perusing breakup of this item furnished by IGTPPL for the years 2010-11 to 2014-15, it is seen that this item comprises of the regular bank charges as well as bank charges arising out of loan taken by the IGTPPL. The actual expenditure towards regular bank charges, Bank charges for issue of bank guarantee and charges for comprehensive cash management solution with infrastructure support i.e. ₹13 lakhs (18 February 2011 to March 2011) and ₹8.20 lakhs, ₹2.85 lakhs, ₹3.59 lakhs, ₹7.18 lakhs for the years 2011-12 to 2014-15 respectively is considered. The other bank charges which seems which relate to loan/borrowings by the IGTPPL is not admissible as item of cost and hence excluded. For the year 2015-16, in the absence of the breakup furnished by IGTPPL, ₹19 lakhs as considered by the IGTPPL based on provisional Accounts is considered. The figures of 2015-16 will in any case be reviewed at the time of next review with reference to the final Audited Accounts for the year 2015-16.

- (viii). For the purpose of assessment of Capital Employed, the Net Fixed Assets reported in the Annual Accounts considered by the IGTPPL for the years 2010- 2014-15 is in order. As regards, 2015-16, the Annual Accounts reports Net Fixed Assets as ₹71,315.78 lakhs (Tangible Assets of ₹71,294.90 lakhs plus Intangible Assets of ₹20.88 lakhs). The IGTPPL has considered Net Fixed assets at ₹72,991 lakhs for the period 2015-16 (upto December 2015) and ₹68,361.56 lakhs for the period ended March 2016 which do not match with the figures reported in the provisional Accounts of 2015-16. In our analysis, the Net fixed assets is considered at ₹71,315.78 lakhs for the year 2015-16 as reported in the provisional Accounts of the said year.
- (ix). The working capital is analysed below:
- (a). The IGTPPL has reported that it has considered only 8 days of income as Sundry Debtors for the years 2011-12 to upto December 2015 based on the past historical trend as against two months income for estimating the value of Debtors. This is not in line with the provisions contained in the tariff guidelines of 2005. Sundry Debtors

is considered as NIL following the norms prescribed in the clause 2.9.9. of the Tariff Guidelines 2005.

- (b). The IGTPPL has not furnished the basis for arrival of allowable inventory for the purpose of Working Capital. But, it has stated that it has excluded the fuel and the customized spares for the purpose of estimation of stores. The figures considered by IGTPPL could not be co-related with consumption of stores reported in the Annual Accounts. The figures reported in the Annual Accounts for the year 2010-11 to 2014-15 towards consumption of stores and spares excluding fuel is taken and six months thereof is considered in the working capital calculation.
- (c). As per the tariff guidelines of 2005, cash balance is to be allowed at one month's cash expenses. However, the Cash balance considered by IGTPPL is seen to be on a lower than the prescribed norm. Therefore, the cash balance considered by IGTPPL is modified in line with the guideline position.
- (d). The IGTPPL has considered only the trade payables as current liabilities as per figures reported in the Annual Accounts for the years 2011-12 to 2015-16. The IGTPPL has not considered the other current liabilities viz., dues to Creditors for capital goods, payable to COPT, Advances received from customers, other payables etc. The above items of current liabilities are also considered in the computation of working capital.
- (e). Subject to the above adjustments, Working Capital works out to be negative. Hence, it is considered as NIL. Thus, the Capital Employed comprises of only Net Block of Assets at ₹96,442.20 lakhs, ₹ 89,543.40 lakhs, ₹ 83,744.20 lakhs, ₹ 77,317.60 lakhs and ₹ 71,315.78 lakhs for the year 2011-12 to 2014-15 and as on 31 December 2015 (2015-16) respectively.
- (x). It is relevant here to mention that in the last revision of SOR, the IGTPPL has estimated the optimal quay capacity at 11,95,740 TEUs based on the quay length of 600 meters and applying the norms prescribed in the guidelines which has been taken as optimal capacity of the terminal since, the optimal quay capacity was found to be the limiting factor.

The optimal yard capacity assessed by IGTPPL in the last tariff Order was 5.75 Million TEUs with reference to 48.80 hectares (ha) of land which was modified and assessed by the Authority at 2.28 Million TEUs and the only modification done was in the parameter of ground slots considered at 286/ ha as against 720 ground slots/ ha considered by IGTPPL.

In the current exercise, the IGTPPL has assessed yard capacity as limiting factor and assessed the optimal capacity at 3,43,381 TEUs as on December 2015. For January to March 2016 with improved parameters of dwell time, the average stack height, IGTPPL has assessed the optimal yard capacity of 4,24,019 TEUs for same 2446 ground slots. For this, the IGTPPL has considered the actual ground slots of 2446. The IGTPPL has stated that out of total area of 61.90 Hectares allotted by COPT in Phase IA, only 11.8 Hectares is using for yard purpose. Accordingly, the yard capacity was calculated at 3,43,533 TEUs by considering 207 ground slots per hectare for a total 11.80 hectares of yard. When specifically requested to adopt ground slots of 286/ ha as considered in the last tariff Order and as done in JNPT container terminal and few others in the upfront/ reference tariff fixation, the IGTPPL has stated that the number of ground slots per hectare would vary based on the layout of yard, roads required based on terminal design and equipment deployed and other operational factors. The COPT has assessed the optimal capacity at 4,24,019 for 2446 ground slots as given by IGTPPL. Considering the above, the capacity assessed by the IGTPPL which is endorsed by COPT as well is considered for the past period analysis. In any case, this will not have any impact as they are entitled for full ROCE as the COPT has not made any comments on the investment made by IGTPPL in the past period.

- (xi). In the last tariff Order of August 2009, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2010 to 2015. The same position is maintained while analyzing the actuals for the said years.

- (xii). (a). A copy of the cost statement analysing the actual vis-à-vis estimates for the past period of the operations at ICTT from 18 February 2011 to 31 December 2015 is attached as **Annex - I(c)**.
- (b). A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Aggregate for the years 18.02.2011 to 31.12.2015 in absolute terms (₹ in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in TEUs)	36,87,234	17,20,089	-53.35%
Total Operating Income	1,81,601.38 *	81,772.24	-54.96%
Total Operating Expenditure including FME less FMI	84,349.60	58,398.28	-30.77%
Surplus/ deficit before Return	97,251.78	23,373.97	
Capital Employed (Average)	1,01,632.57	83,672.64	-17.67%
16% Return on Capital Employed	78,851.75	64,085.48	
Net Surplus after ROCE (before adjustment of past surplus)	18,400.00	(42,565.48)	
Adjustment of Past period surplus assessed in August 2009 Order	1,616.00	-	
Net Surplus after ROCE (after adjustment of past surplus)	20,016.00 #	(42,565.48)	

\* The operating income estimates are updated to reflect the effect of tariff increase granted in tariff Order of August 2009 of ICTT operations implemented by the IGTPL from 18 February 2011.

# After considering the estimated loss of ₹12,320 lakhs in 2010 and ₹6,373 lakhs in 2011 (upto 12 February 2011 on prorata basis), this surplus will be ₹6805 lakhs (₹20,016 – ₹12,320 lakhs – ₹6,373 lakhs). This balance of ₹6,805 lakhs appears on account of considering adjusted revenue in the last tariff Order by allowing graded increase in tariff over six years (i.e. 2,06,161 lakhs – ₹1,99,355 lakhs) as given in Annex – V of July 2009 Order.

- (xiii). The findings of the analysis with reference to the past period relating to the period from 18.02.2011 to 31.12.2015 are given below:
- (a). The actual aggregate traffic handled by the IGTPL is 17,20,089 TEUs as against the estimated traffic of 36,87,234 TEUs during the period from 18.02.2011 to 31.12.2015. The variation in the physical parameters i.e. actual traffic handled is 53.35% negative in comparison to the estimates.
- (b). The operating income earned by the IGTPL is ₹81,789.24 lakhs as against estimation of ₹1,81,601.38 lakhs for the corresponding period resulting in negative variance of 54.96%.
- (c). On the expenditure side, the actual aggregate expenditure for the years is ₹58,398.28 lakhs as against the estimated expenditure of ₹84,349.60 lakhs in the last Order for the corresponding period. The total actual expenditure thus shows negative variance of 30.77% in comparison to the expenditure estimated in the last tariff Order.
- (d). The average capital employed for the period from 18.02.2011 to 31.12.2015 is ₹83,672.64 lakhs as against average estimated capital employed of ₹1,01,632.57 lakhs. The variation in the average capital employed comes to 17.67% negative.
- (e). As per the cost statement prepared by us, the IGTPL has earned aggregate surplus of ₹23,373.97 lakhs before return on capital employed for its operations at ICTT for the period 18.02.2011 to 31.12.2015. The average surplus comes to ₹4,809.46 lakhs (i.e. ₹23,373.97 lakhs/ 4.86 years) for the period from 18.02.2011 to 31.12.2015. The details regarding the actual Return earned by IGTPL on the Capital Employed are given in the following table. The average return earned on the average capital employed thus works out to 5.75%, as shown in the following table:

(₹ in Lakhs)

Particulars	18.02.2011 to 31.03.2011	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16 (upto Dec 2015)	Average
Actual Surplus/ deficit before return earned by IGTPPL	(1049.07)	3686.90	4251.25	4382.21	5490.68	6612.00	4809.46
Actual Capital Employed	1,03,155.00	96,442.20	89,543.40	83,744.20	77,317.60	71,315.78	83,672.64
Actual Return earned on capital employed	-1.02%	3.82%	4.75%	5.23%	7.10%	9.27%	5.75%

- (f). It can be seen from the above analysis that the variation in the physical parameter i.e., actual traffic handled and financial performance in terms of operating income is negative and the same is more than -20%. Further, as per the above table, the IGTPPL has earned average return of 5.75% on the capital employed as against 16% return allowed in the last tariff Order. The variation is more than 20%.

As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20%, then 50% of such accrued benefit/loss has to be adjusted in the next tariff cycle. As per the opinion of AG conveyed by the MOS, variation in both physical and financial parameters should be taken into account for the purpose of clause 2.13. Further, in case of variation in both physical and financial parameters, 20% of the surplus would be allowed to be retained by the operator. Of the remaining 80% surplus, it should be shared equally between the operator and user. In nutshell, 60% of additional surplus is allowed to be retained with the operator and 40% additional is to be shared with users by considering adjustment in future tariff.

It is relevant to state that provision stipulated in clause 2.13 refers to positive/negative variation of +/(-) 20%. In the instant case, as can be seen the variation in both physical and financial parameters exceed 20% variation and variation is negative. Hence, there is a case for adjustment of past period deficit of ICTT operations in the next tariff cycle. Accordingly, of the total net deficit of ₹42,565.48 lakhs, 40% thereof i.e. ₹17,026.19 lakhs is considered for adjustment in the future tariff of ICTT.

- (g). The consolidated summary of past period additional surplus/ deficit of operations of IGTPPL at RGCT and ICTT considered for adjustment in the tariff of ICTT in the current tariff cycle is given below:

(₹in Lakhs)

Particulars	Considered for adjustment in tariff (to be) fixed for ICTT
<b>(A). For operations at RGCT</b>	
(i). Variation in surplus i.e. excess surplus adjusted in August 2009 Order assessed based on review of actuals of 2008-09 and 2009-10 (upto November 2009)	(-) 282.00
(ii). Actual additional surplus assessed for the extended period of operating at RGCT from December 2009 till 17.02.2011	929.74
Sum of (A)	<b>647.74</b>
<b>(B). For operations at ICTT</b>	
40% net deficit at ICTT for the period from 18.02.2011 to 31.12.2015 [(-₹42,565.48 lakhs x 40%)]	(-)17,026.19
<b>(C). Sum of A + B considered for adjustments over ICTT tariff for years 2016-17 to 2018-19 in three equal instalments of ₹5,459.48 lakhs</b>	<b>(-)16,378.45</b>

- (h). Thus, the aggregate actual deficit of ₹16,378.45 lakhs from operations of IGTPPL at RGCT and ICTT over and above the admissible cost and permissible return during the years 2008-09 upto December 2015 is considered for adjustment while fixing tariff for ICTT in three equal instalments of ₹5,459.48 lakhs for each of the years 2016-17 to 2018-19.

As stated earlier, since the figures considered in the analysis for the period from 1st April 2015 to 31 December 2015 is based on provisional accounts, the actual position for the period from 1 April 2015 to 31 December 2015 shall be subject to review during the next tariff revision exercise. If any variation is found in the additional surplus quantified now, such variation will be fully adjusted in the next tariff validity cycle.

- (xiv). (a). The Ministry of Shipping (MOS) has vide its letter dated 12 June 2015 conveyed the opinion of Attorney General for India (AG) on interpretation of a few provisions of the Tariff Guidelines of 2005. The MOS while conveying the opinion of the AG obtained by it has advised the Authority to consider the opinion of the AG for regulating the tariff of the BOT Terminals operating at the Major Port Trusts under the Tariff Guidelines of 2005. 10.2. Accordingly, all the BOT Terminal operators governed under the tariff guidelines of 2005 including IGTPPL were conveyed vide our letter No.TAMP/46/2015- Misc dated 24 July 2015 that henceforth the following will be considered for regulating the tariff of BOT terminals operating at the Major Port Trusts under the Tariff Guidelines of 2005:
- (i). Both financial and physical parameters will be taken into account for the purpose of clause 2.13 of the Tariff Guidelines, 2005. 20% of the surplus would be allowed to be retained by the operator. It is only the surplus over and above the 20% that shall be shared equally between the operator and the users.
- (ii). The Income to be considered for the purpose of clause 2.13 will be the actual income earned by the operator based on their Audited Accounts and not any notional income.
- (b). It was also brought out to IGTPPL that the process of reassessing the surplus quantified for the tariff cycle immediately preceding the tariff Order no.TAMP/25/2008-IGTPPL dated 5 August 2009 will be initiated and the tariff fixed in the said tariff Order will be reviewed.

In view of the above position, the exercise to review of the tariff Order dated 5 August 2009 with reference to the surplus quantified in the said Order for the tariff cycle immediately preceding the tariff Order no.TAMP/25/2008-IGTPPL dated 5 August 2009 is undertaken along with the current tariff revision proposal of the IGTPPL.

- (c). In the last tariff Order of the August 2009, as brought in para 20 (vi), traffic estimates for the preceding tariff cycle covered estimates for the years 2005-06 to 2008-09.

It is seen that the analysis of estimates vis-à-vis actual reported in the Annual Accounts for the years 2005-06 to 2008-09 in the last tariff Order states that the actual traffic handled is lower than the estimates considered in the then pre-revised Order (i.e. Order of October 2005) by 6% in the year 2005-06, 8% in the year 2006-07 and 5% in the year 2007-08.

In the August 2009 Order, the Authority has held that the physical and financial performance of the IGTPPL in the said three years shows a variation within the region of +/- 20%. Hence as prescribed in clause 2.13 of the 2005 tariff guidelines, no adjustment of additional surplus arising in the said three year was made while determining tariff in the August 2009 Order.

Further, in the last tariff Order the actual income earned by the operator as reported in their Audited Accounts was considered for the years 2005-06 to 2008-09. There is



no adjustment done with reference to discounts as nothing of that sort was reported by the IGTPPL for the said period 2005-06 to 2008-09 during the last tariff revision.

In view of the above position, there is no adjustment warranted with reference to the past period surplus assessed in the August 2009 Order.

- (xv). Before proceeding with the further analysis of the case for revision of tariff for the operations at ICTT, it is relevant here to state that as per clause 4.2 of the Concession Agreement (C.A), the tariff has to be competitive with the tariff level existing at international container transshipment hubs and major competing ports in the region. For this purpose, the IGTPPL is required to consult the COPT prior to recommending the tariff. Further, the Authority while approving the reduction in free period for laden containers vide Order No.TAMP/70/2014-IGTPPL dated 2 July 2015 had specifically in para 11 (viii) (b) of the said Order requested the IGTPPL to consult the COPT as stipulated in clause 4.2 of the License Agreement while filing the proposal for revision of Scale of Rates. The IGTPPL is of the view that Article 4.2 of the License Agreement is a good faith clause applicable to both parties of the License Agreement and is in no way connected to Tariff Fixation by the Authority. Whether Clause 4.2 is connected to tariff fixation is not relevant here. The point more relevant here is whether the IGTPPL consulted COPT before proposing the hike in tariff. While the IGTPPL has proposed 9.12% increase per annum, the COPT requested initially for reduction by 30% and later requested to maintain status quo in the tariff. There does not appear to be effective consultation between them. However, there is seen to be inclination in the minds of both the parties to reduce their respective tariff to attract volume for the IGTPPL.
- (xvi). As stated earlier, the existing SOR at ICTT is valid upto 31 December 2015. For the year 2015-16, the IGTPPL has segregated the figures for the period upto December 2015 and for the period January to March 2016. The IGTPPL had initially proposed revision in tariff from 1st January 2016. The IGTPPL has furnished figures for 3 months of 2015-16 (i.e. January 2016 to March 2016) based on provisional Accounts of 2015-16 and has furnished estimates for future period for 39 months i.e. from January 2016 to March 2016 (3 months) and from 2016-17 to 2018-19 (upto March 2019) i.e. for total 39 months stating that comparison will become easier. Normally the tariff cycle is for three years and estimates of three years are considered as per the Guidelines. In the instant case, since the original validity of the SOR was prescribed till 31 December 2015, and also since IGTPPL follows financial year for accounting purpose, it is appropriate to follow the approach adopted by IGTPPL and consider estimates of 39 months for ease of comparison of estimates with actuals in the next revision also.

For the period January 2016 to March 2016, it is found that there is minor mismatch of ₹5 lakhs in the total expenditure considered by IGTPPL vis-à-vis the total expenditure as per provisional Accounts. The expenditure is considered as in the provisional Accounts of 2015-16 and the differential of ₹5 lakhs. (i.e. the mismatch) is captured under the head other expenses. Except for the above modification, the expenditure furnished by IGTPPL for the period from 1 January 2016 to 31 March 2016 based on provisional accounts is relied upon and the actual position for the period from 1 January 2016 to 31 March 2016 shall be subject to review during the next tariff revision exercise. If any variation is found in the additional surplus quantified now, such variation will be fully adjusted in the next tariff validity cycle.

The actual throughput handled by IGTPPL is 4,19,550 TEUs in the year 2015-16. As against that the traffic estimated by IGTPPL for the years 2016-17 to 2018-19 is 4,71,300 TEUs, 5,54,400 TEUs and 6,22,600 TEUs respectively. The growth projected in traffic is 12.33%, 17.63% and 12.30% for the years 2016-17 to 2018-19 respectively over the actuals/ estimates of the respective previous years and the average growth rate comes to 14.09%. While furnishing its comments on the comments on the traffic estimates of one of the user, the IGTPPL has stated that the traffic has been forecasted considering the current market scenario and historical volume growth in South India. The IGTPPL has also stated that the year in year growth considered in the traffic projections ranges from 13% to 18%, whereas the historic volume growth in South India has been from 0% to 8% and in spite of low expected growth, the IGTPPL has projected an increase in excess of 60% over three years.

Whilst the COPT has stated that the actual traffic handled by IGTPPL for its operations at ICTT has been a fraction of the traffic projected in July 2009 Order, as regards traffic projected by

IGTPL for 2016-17 to 2018-19, the COPT has agreed that the cargo traffic is expected to grow at the level projected by IGTPL. The main reason for the increased growth in traffic forecast is reported to be on account of growing EXIM trade from West Tamil Nadu region and significant growth in Coastal trade from Gujarat to north Kerala and West Tamil Nadu. The traffic projected by the IGTPL along with the container profile projected by IGTPL, therefore, be relied upon.

- (xvii). (a). The operating income from container handling estimated by IGTPL in the cost statement for the years 2016-17 to 2018-19 is ₹19,637 lakhs, ₹22,076 lakhs and ₹24,778 lakhs respectively.

The IGTPL has furnished detailed working of income estimation based on the existing level of tariff and the traffic projections. From the workings furnished by IGTPL, it is seen that, though the income for all the items is estimated by the IGTPL at the existing tariff level, in respect of transshipment containers and few containers of foreign category, the IGTPL has estimated the income at discounted rates. In our analysis, the income from foreign and transshipment containers is estimated as per the existing rates prescribed in the SOR for the transshipment containers. Subject to above modification, the income estimates are considered following the approach followed by IGTPL. The modified container operating income considered in the cost statement for the years 2016-17 to 2018-19 are ₹20,348.79 lakhs, ₹23,379.04 lakhs and ₹25,894.12 lakhs respectively.

- (b). The other operating income estimated by the IGTPL at ₹2,340 lakhs, ₹2,562 lakhs and ₹2,766 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively comprises of income from storage charges, handling of hatch cover, reefer related services and other income. The other income estimated by the IGTPL are relied upon and considered in the analysis except for one modification of showing the figures in two decimals as per the income estimates furnished by IGTPL.

- (c). Subject to above analysis, the total revised income for the years 2016-17 to 2018-19 comes to ₹22,689.25 lakhs, ₹25,940.75 lakhs and ₹28,659.85 lakhs respectively as against ₹21,978 lakhs, ₹24,637 lakhs and ₹27,544 lakhs estimated by the IGTPL for the corresponding period.

- (xviii). Clause 2.5.1. of the tariff guidelines of 2005 requires that the expenditure projections of the terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. The escalation factor (to be) adopted by the Authority in respect of tariff cases filed under Tariff Guidelines, 2005 to be disposed during the year 2016-17 is 2.46%. Annual escalation applied by the IGTPL for estimating some of cost items like manpower cost at 11% and other expenditure at annual escalation at 3.82% which is found to be higher than the permissible level. In our analysis, the estimate for the years 2016-17 and 2018-19 are modified applying the annual escalation factor of 2.46% over the actuals/estimate of respective previous years wherever the annual escalation applied by the IGTPL is higher than the stated level. The expenditure projections which vary with traffic growth are adjusted for the traffic growth projected by the IGTPL.

- (xix). The strength of manpower for estimating operating and direct labour cost is estimated to increase from the level of 2015-16 at 89 to 99 in the year 2016-17, 109 in the year 2017-18 and 119 in the year 2018-19. The increase projected in strength of operating and direct labour to cater to traffic growth is accepted as it is a management decision of IGTPL.

The actual average cost of operating and direct labour is ₹2.82 lakhs per annum during the year 2015-16. The estimates of the average operating and direct labour cost is seen to be escalated by 3.19%, 6.19% and 7.44% for the years 2016-17 to 2018-19 over the estimates of respective previous years. In our analysis, the estimates for the years 2016-17 to 2018-19 are moderated applying escalation factor of 2.46% per annum.

The actual average cost of maintenance labour is ₹1.79 lakhs per annum during the year 2015-16. The estimates of this item are seen to be escalated by IGTPL 22.35%, 10.96% and 10.70% in the years 2016-17 to 2018-19 over the estimates of respective previous years. In

our analysis, the estimates for the years 2016-17 to 2018-19 are moderated applying escalation factor of 2.46% per annum.

(xx). The estimated equipment running cost comprises of power cost, fuel cost and cost of repairs and maintenance. Each items of estimate is discussed in the following paragraphs:

- (a). (i). The actual average power consumption reported for the year 2015-16 is 13.67 units per TEU. The power consumption estimated by IGTPPL for 2016-17 to 2018-19 is 13.50 units/ TEU, 13.03 units/ TEU and 12.49 units/ TEU respectively. When pointed out that power consumption is higher in comparison to power consumption norm of 8 units per TEU in the 2008 guidelines, the IGTPPL has furnished the details of consumption of Power for various activities viz., operational activity for container handling, reefer plug containers and for general illumination. The IGTPPL has stated that power consumption for operational use is well within the norm prescribed in 2008 guidelines. The IGTPPL has confirmed that the power consumption is based on actual for the 2015-16. The power consumption estimated by IGTPPL is relied upon in the analysis.
- (ii). The IGTPPL, in its revised proposal, has considered the per unit power cost at ₹9.89, ₹10.27, ₹10.66 for the years 2016-17 to 2017-18 respectively. The IGTPPL has furnished a copy of an Electricity bill raised by COPT for the months of February 2016 and March 2016 according to which the rate is ₹9.60/ unit. The increase in the total per unit cost power considered by the IGTPPL is 2.49%, 3.84% and 3.80% for the years 2016-17 to 2018-19 respectively over the estimates of the respective previous years. The escalation factor applied by the IGTPPL is higher than the admissible level of 2.46% per annum. Hence, the escalation in the unit cost of power is restricted to 2.46% per annum. Thus, the total per unit cost of power allowed in the cost statement is ₹9.84, ₹10.08 and ₹10.33 for the years 2016-17 to 2018-19 respectively.
- (b). The actual fuel consumption reported by the IGTPPL for the year 2015-16 is 2.17 litres per TEU. The IGTPPL has estimated fuel consumption of 2.22 litres/TEU for each of the years 2016-17 to 2018-19 respectively. The fuel consumption estimated by the IGTPPL is considered in the analysis.

The unit cost of fuel considered by IGTPPL for the year 2016-17 is ₹37.50 per litre. For the subsequent years 2017-18 to 2018-19, the IGTPPL has estimated annual escalation of around 3.80%. The IGTPPL has furnished a copy of diesel bill dated 20 June 2016 which reflects fuel cost at ₹36.10/ litre. Taking the fuel cost of ₹36.10/ litre reported by IGTPPL and applying annual escalation of 2.46% per annum is allowed for each of the year 2016-17 to 2018-19.

- (c). The IGTPPL has reported the repairs and maintenance cost at ₹358 lakhs for the year 2015-16 which is 0.33% of the Gross Block as on 31 March 2016. The IGTPPL has estimated the repairs and maintenance cost at 0.36%, 0.41%, 0.46% on the Gross Block of capital costs for the years 2016-17 to 2018-19.

In our analysis, for estimating repairs and maintenance cost on the existing asset block gross block of assets, the actual repairs and maintenance cost reported as on 31 March 2016 is taken as the base escalated by applying annual escalation of 2.46% for each of the years 2016-17 to 2018-19.

In order to take care of incremental repairs and maintenance cost on the proposed assets to be added in this cycle, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 2% of mechanical equipment procedure followed in other BOT Container Terminal Operator viz., VCTPL. This approach has also been applied uniformly at other private terminals like M/s.TM International Logistics Limited (TMILL), VSPL and also SWPL.

In the light of the above analysis, the modified repairs and maintenance cost considered is ₹396.30 lakhs, ₹431.65 lakhs and ₹455.07 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively as against ₹412.27 lakhs, ₹478.48 lakhs and ₹536.50 lakhs estimated by the IGTPPL for the corresponding period.

- (iv). The IGTPPL has rightly not considered the revenue share payment to COPT which is in line with the clause 2.8.1 of the tariff policy guidelines, 2005.

- (v). (a). The IGTPPL has estimated equipment hire charge at ₹741 lakhs, ₹932 lakhs and ₹1,085 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19. The equipment hire charge comprises of hire charges for Inter Terminal Vehicles (ITV) and Inter Terminal Shuttle Bus.

The ITV hire charge is variable with volume and the total costs have increased due to the increase in volume levels and expected revision in ITV contract rates. The unit rate of ITV for the year 2015-16 reported by IGTPPL is ₹112.26/ TEU. The unit rate considered by IGTPPL is ₹149.16/ TEU, ₹160.89/ TEU and ₹167.52/ TEU for the years 2016-17 to 2018-19. The IGTPPL has stated that the ITV rates are inclusive of fuel and hence are variable with change in fuel prices and the contract specifies the adjustment to the rate for increase or decrease in fuel rate. The IGTPPL has also stated that the current rates for ITV hire had not changed from Feb 2011 except a marginal increase for one vendor in Oct 2015. The IGTPPL has also stated that they have managed to maintain the rate applicable for ITV hire over last five years. However, now the average age of the ITVs is in excess of 8 years and are reaching their end of useful life. In order to maintain the desired level of productivity and to ensure safety within the terminal, the IGTPPL has stated that equipment needs to be replaced and accordingly, the IGTPPL have asked for quotes for ITV hire based on new trucks. The IGTPPL has further stated that the rate quoted per TEU is in the range of ₹150 to ₹160 per TEU.

A copy of the quotation for estimation of ITV furnished by IGTPPL shows that the hire charge quoted for ITV is ₹151/ TEU which is considered by us. The IGTPPL has confirmed that the contractors will be selected following competitive bidding process and none of the service providers are group or associated enterprises and arm's length relationship is maintained for such transaction, which is relied upon.

The IGTPPL has stated that the estimates for the period April to July 2016 are at the existing rates and from August 2016 it is estimated at the revised rates at ₹151 per TEU. Applying the same methodology as considered by the IGTPPL the unit rate for estimate of the hire charge for ITV for 2016-17 comes to ₹136.01/ TEU which is considered for the year 2016-17 as against ₹149.16/ TEU considered by IGTPPL. For the year 2017-18, the IGTPPL has stated that it has escalated the rate by 3.82%. The escalation in unit cost considered by IGTPPL is 7.87% and 4.12% in the year 2017-18 and 2018-19 over estimates of previous year and not 3.82% as stated by IGTPPL. For the years 2017-18 and 2018-19, the annual escalation at 2.46% is applied. This cost item is estimated with reference to the traffic projections for years 2016-17 to 2018-19, as done by the IGTPPL.

- (b). The IGTPPL, in the revised cost statement, has estimated the cost of hire of Inter Terminal Shuttle Bus at ₹39 lakhs in 2016-17, ₹40 lakhs in 2017-18 and ₹42 lakhs in 2018-19. The increase in the hire charges considered by the IGTPPL is 5.41%, 2.56% and 5% for the years 2016-17 to 2018-19 respectively over the actual/ estimates of the respective previous years. The escalation factor applied by the IGTPPL is higher than the admissible level of 2.46% per annum. Hence, the escalation in the hire charges for Inter Terminal Shuttle Bus is restricted to 2.46% per annum. Thus, the hire charges for Inter Terminal Shuttle Bus allowed in the cost statement is ₹37.91 lakhs, ₹38.84 lakhs and ₹39.80 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively.
- (c). Subject to above analysis, the equipment hire charges considered is ₹678.92 lakhs, ₹896.58 lakhs and ₹1,026.75 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively as against ₹741 lakhs, ₹932 lakhs and ₹1,085 lakhs estimated by IGTPPL for the corresponding period.

- (vi). In the cost statement, the lease rentals estimated by IGTPPL is ₹12 lakhs each for the years 2016-17 to 2018-19. The IGTPPL has confirmed that the lease rent estimated by it is as per the license agreement. The IGTPPL has, however, not furnished any detailed working in support of the lease rent.

The COPT has furnished detailed working of lease rentals payable by the IGTPPL for 61.96 hectares of land (area-wise) allotted by the port. As per the details furnished by the COPT, the lease rentals payable by IGTPPL to COPT estimated is ₹8.13 lakhs for each of the year 2016-17 to 2018-19. There is some arithmetical error which is corrected and it comes to ₹8.13 lakhs, ₹8.14 lakhs and ₹8.14 lakhs for each of the years 2016-17 to 2018-19 respectively, which is considered in this analysis.

- (vii). The actual insurance cost for the year 2015-16 reported in provisional Accounts is ₹167.19 lakhs. The IGTPPL has substantiated it with copies of Insurance cover which shows the total premium is ₹170.66 lakhs for the period upto 30 September 2016. The insurance cost estimated by IGTPPL for the years 2016-17 to 2018-19 are ₹198 lakhs, ₹205 lakhs and ₹213 lakhs respectively. The increase in the insurance premium estimated by the IGTPPL comes to 18.42% for the year 2016-17, 3.82% for each of the years 2017-18 to 2018-19 respectively over the actual/ estimates of the respective previous years.

It is observed that the actual insurance cost of ₹167.19 lakhs reported for the 2015-16 is 0.15% of the gross block of assets. For the years 2016-17 to 2018-19, the insurance cost is estimated at 0.15% of the estimated gross block for each of the years and escalated by 2.46% to meet the cost of inflation. The modified insurance cost for the years 2016-17 to 2018-19 considered in the cost statement is ₹174.39 lakhs, ₹182.71 lakhs and ₹189.27 lakhs respectively.

- (viii). The actual Other expenses for the year 2015-16 is reported at ₹428.19 lakhs. The IGTPPL has estimated the other expenses at ₹551 lakhs, ₹577 lakhs and ₹605 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively. Other Expenses estimated by IGTPPL are towards cost for services of Lashing, Container Survey, documentation etc. The increase in the other expenses considered by the IGTPPL is 29%, 4.81% and 4.86% for the years 2016-17 to 2018-19 respectively over the actual/ estimates of the respective previous years.

The IGTPPL has stated that the increase in volume directly result in additional manpower deployed for these services. The IGTPPL has stated that these costs are fixed in nature upto certain level of volume. During the year 2015-16, the IGTPPL has stated that it has crossed 400,000 TEUs volume level and consequently there is increase in the labour deployed which will be stable upto volume level of 600,000 TEUs. Based on the clarification furnished by the IGTPPL, an escalation of 2.46% is applied for the years 2016-17 and 2017-18 over the actual/ estimates of the respective previous years as the traffic projected is within 6 lakh TEUs. With regard to the estimation of expenses for the year 2018-19, this cost element is estimated linking it to the increased level of traffic projection for the 2018-19 at 6,22,600 TEUs. While estimating the cost, annual escalation @ 2.46% per annum is also considered. The modified other expenses for the years 2016-17 to 2018-19 considered in the cost statement are ₹438.72 lakhs, ₹449.52 lakhs and ₹517.23 lakhs respectively.

- (ix). The estimate TSF is considered as estimated by IGTPPL in view of the detailed analysis done for this item earlier.

As stated earlier, the IGTPPL should, at the time of next tariff revision, furnish the relevant Income tax Assessment Order allowing the TSF as an item of cost for income tax purpose and also furnish documentary evidence to support the actual payment of TSF. If such evidence is not produced, estimated expenditure allowed now will be set off in the next tariff review.

- (x). Clause 2.4.1. of the tariff guidelines, 2005 states that the benchmark for efficiency will be the average performance of the same operator at the same terminal achieved in the immediately preceding tariff cycle. For this purpose a comparison will have to be made of the cost reduction achieved by the operator in the immediately preceding tariff cycle with that of the tariff cycle, which preceded it.

The IGTPPL has claimed efficiency gain of ₹168 lakhs, ₹198 lakhs and ₹222 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 in respect of fuel in the cost statement. For this purpose, the IGTPPL has compared the cost reduction in fuel achieved during the years 2011-12 and 2015-16 (April 2015 to December 2015). The IGTPPL has reported reduction in per TEU fuel consumption from 24 ltrs per TEU in 2011-12 to 13.88 ltrs in 2015-16 (April 2015 to December 2015) and accordingly, the IGTPPL has considered 50% of the savings achieved in the average fuel consumption to estimate the efficiency gain. As per clause 2.4.1, comparison will have to be made of the cost reduction achieved by the operator in the immediately preceding tariff cycle with that of the tariff cycle, which preceded it. The efficiency gain computed by the IGTPPL in the cost statement from April 2016 to March 2016 and for all the years 2016-17 to 2018-19 is not in line with the Clause 2.4.1. of tariff guidelines 2005. As stated earlier, the IGTPPL has commenced its operations in February 2011 and the Authority has approved the tariff for the first time

for the operations at ICTT and hence, the preceding tariff cycle for ICTT is not available for comparison as required under clause 2.4.1 of tariff policy guidelines 2005.

- (xi). Clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines stipulates that in case of private terminals, depreciation has to be allowed on straight line method with life norms adopted as per the Companies Act, 1956 or based on the life norms prescribed in the Concession Agreement whichever is higher. The IGTPPL has confirmed that it has considered the rates for depreciation as prescribed in the Companies Act.
- (xii). The actual Management and Administration Overheads (MGO) for the year 2015-16 is reported at ₹1,906.51 lakhs. The IGTPPL has estimated the MGO at ₹2,052 lakhs, ₹2,232 lakhs and ₹2,431 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively. The increase in the MGO considered by the IGTPPL is 7.63%, 8.78% and 8.92% for the years 2016-17 to 2018-19 respectively over the actual/ estimates of the respective previous years. The IGTPPL has categorised the MGO as salaries and employee related costs and other overheads. The IGTPPL has stated that the salary costs in 2016-17 includes cost of additional manpower (consequent to volume increase) to the tune ₹40 lakhs (9 persons) and cost escalation by 11%. Based on the clarification furnished by IGTPPL, the increase proposed in the manpower is accepted. Apart from that, the actual MGO reported in the year 2015-16 is escalated by 2.46%. For the subsequent years 2017-18 and 2018-19, the annual escalation of 2.46% is applied. The modified MGO considered in the cost statement is ₹1,993.41 lakhs, ₹2,042.45 lakhs and ₹2,092.69 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively.
- (xiii). The IGTPPL has estimated Finance and Miscellaneous Income (FMI) at ₹5 lakhs, ₹6 lakhs and ₹7 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively as against actual FMI of ₹7 lakhs for the year 2015-16 stating that this income represents scrap sales. FMI as estimated by the IGTPPL, which is of miscellaneous in nature, is relied upon and considered.
- (xiv). Under Finance and Miscellaneous Expenses, the IGTPPL has not considered any estimation stating that there no admissible FME for the years 2016-17 to 2018-19.
- (xv). (a). The IGTPPL has estimated additions to the gross block of assets to the tune of ₹2,747.70 lakhs, ₹2,559.80 lakhs and ₹1,279.90 lakhs during the years 2016-17 to 2018-19.

Out of the total additions to the gross block in the year 2016-17, 2017-18 and 2018-19, major additions are under the head Building, Sheds & Other Structures in phase-wise development of additional container storage yard at ₹2,562.30 lakhs, ₹2,559.80 lakhs and ₹1,279.90 lakhs in the years 2016-17 to 2018-19 respectively. In addition to the development of additional stock yard, the IGTPPL has also estimated addition to Plant & Machinery of ₹130.70 lakhs, Information Technology of ₹48.70 lakhs and Furniture & Fixtures of ₹6 lakhs during the year 2016-17. The IGTPPL has not furnished the present status of each of the above additions.

The IGTPPL has stated that the proposed CAPEX i.e., phase-wise development of additional container storage yard is required to handle and accommodate the additional volumes estimated. The IGTPPL has confirmed that the proposed investment is in compliance with the provisions in the License Agreement.

The IGTPPL has also stated that Appendix 4-2 of the License Agreement requires that the productivity should be maintained at minimum 25 moves per hour. In the absence of adequate yard area the additional volumes would result in congestion consequent higher costs for trade, migration of volumes and drop in productivity to below the requirement stipulated in the License Agreement.

The COPT has also confirmed that investment proposed by IGTPPL is as per the provision in the LA giving reference to the relevant provisions of the LA quoting clause 3.8 A (i)(c) of the License Agreement which requires licensee to develop, create or provide additional Project Site/Project Facilities and Services both at RGCT and ICTT, in a timely manner and test and commission such Project Facilities and Services to commensurate with the traffic growth.

In view of the above position, additions to the gross block proposed by the IGTPPL are relied upon and considered in the analysis.

- (b). Working Capital:

- (i). The estimated Sundry Debtors is not found to be as per the norms prescribed in Clause 2.9.9 of the Tariff Guidelines, 2005. Hence, Sundry Debtors is modified in line with the norms prescribed in the tariff guidelines of 2005.
- (ii). The IGTPPL has considered closing balance of stores (excluding fuels) for 2015-16 as the base and applied 3% annual escalation to arrive at the estimates for the years 2016-17 to 2018-19. The inventory estimated by the IGTPPL is not in line with the norm prescribed in the Tariff Guidelines of 2005. The six months actual consumption of stores (excluding fuel) from the figures reported in the provisional Annual Accounts of 2015-16 is taken and annual escalation 2.46% is applied to estimate this item for the years 2016-17 to 2018-19.
- (iii). Cash balance has been calculated at one month's modified operating expenses, including overheads.
- (iv). The IGTPPL has estimated current liabilities for the years 2016-17 to 2018-19 considering the trade payable liability of 2015-16 as the base and applied annual increase of 3% thereof. In line with the analysis done earlier, 2.46% annual increase is considered on the modified current liabilities considered for the year 2015-16.
- (v). Based on the above analysis, the Working Capital results in a negative figure. Since the Working Capital is negative, it has been taken as nil.
- (c). The modified capital employed considered in the cost statement is ₹68,173.56 lakhs, ₹64,824.97 lakhs and ₹60,114.47 lakhs for the years 2016-17 to 2018-19 respectively.
- (xvi). (a). The IGTPPL has assessed the optimum yard capacity of the terminal at 4,46,141 TEUs as on 31 March 2016. For the years 2016-17 to 2018-19, the optimal yard capacity assessed by IGTPPL is 5,37,988 TEUs, 6,31,731 TEUs and 6,71,019 TEUs.

The IGTPPL has stated that of the total 61.90 hectares of land allotted by COPT there is still undeveloped area of 15 Hectares. In the current proposal, the IGTPPL has proposed to develop 2.14ha, 2.14ha, 1.07ha during the year 2016-17, 2017-18 and 2018-19 for the additional container storage yard development. The IGTPPL has confirmed that investment proposed in yard development has been captured while assessing the optimal yard capacity.

As stated earlier, in the current proposal the IGTPPL has stated that yard capacity is a constraint. The IGTPPL has furnished detailed computation of yard capacity for each of the year 2016-17 to 2018-19. When requested COPT to confirm the reasonableness of the yard capacity assessed by IGTPPL, the COPT has confirmed that the yard capacity assessed by IGTPPL is reasonable. The COPT has furnished detailed computation of yard capacity which matches with the computation furnished by IGTPPL.

Normally, the optimal yard capacity is to be assessed with reference to the total area available for stacking. In the instant case, it is seen that the IGTPPL has proposed phase wise development of stacking area out of the total stacking area allotted by the COPT. Since in the instant case, the COPT has also endorsed the optimal yard capacity assessed by IGTPPL and also since the capacity assessment is not likely to have any impact on the final decision as IGTPPL is entitled for full ROCE, as discussed in the following paragraph, the optimal capacity as assessed by the IGTPPL is considered in the cost statement.

- (b). The tariff guidelines of 2005 prescribe a minimum capacity utilisation of 60% for claiming full Return on Capital Employed (ROCE). However, it is relevant to state that clause 2.9.11. of the tariff guidelines of 2005 stipulates that if the investment made by the private operator is in accordance with the obligations under the concession agreement it will be considered for ROCE even if full capacity utilisation is not achieved. As stated earlier, the COPT has confirmed the proposed investments to the gross block are as per the provisions in the LA. In view of that IGTPPL is entitled for full ROCE of 16% as claimed by the IGTPPL as well as per the tariff guidelines of 2005.

The point made by Cochin Steamer Agents Association (CSAA) that ROCE has to be determined on the basis of Industry Norms and the ROCE to IGTPPL be based on the global

performance of DPW at 5.72% is not found to be as per the tariff guidelines of 2005. It is to state that ROCE of BOT operators is governed by Clause 2.9.1 of Tariff Policy Guidelines, 2005. For the year 2016-17, as per clause 2.9.2. of Tariff Guidelines, 2005, the ROCE to be allowed for the tariff cases to be decided in the year 2016-17 has been reviewed by the Authority. On such review, the Authority has (to be) announced 16% ROCE for BOT operators governed under Tariff Guidelines of 2005. The proposal of IGTPPL claiming 16% of ROCE is in line with the Tariff Guidelines, 2005.

- (xvii). Subject to the above discussions, the cost statement filed by the IGTPPL for the years 2016-17 to 2018-19 has been modified. The modified Cost statement is attached as **Annex - II**. The results disclosed in the cost statement at the existing tariff level is summarized below:

(₹ in lakhs)

Particulars	2015-16 (Jan –Mar 16)	2016-17	2017-18	2018-19	Total for the years 2016-17 to 2018-19
Total Income	5450.00	22689.25	25940.75	28659.85	77289.85
Net Surplus/ (Deficit) after adjustment of past period deficit	(299.02)	(5209.77)	(2090.42)	747.38	(6552.81)
Net Surplus/ (Deficit) as a percentage of Operating Income	(5.5%)	(23.0%)	(8.1%)	2.6%	(8.5%) (Avg.)

The above table depicts a total net deficit of ₹6,851.83 lakhs for the period January 2016 to March 2016 and for the years 2016-17 to 2018-19 (i.e. ₹ (-)6552.81 lakhs + ₹ (-)299.02 lakhs). This deficit is after taking into consideration additional revenue from weighment charges.

While granting extension to the validity of the Scale of Rates of IGTPPL for the period beyond the original validity of 31 December 2015, it was stated that additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 January 2016 will be adjusted fully in the tariff to be determined. The cost statement shows a marginal loss of ₹299.02 lakhs for the period January 2016 to March 2016. By the time the Order comes into effect, it may be around October 2016. For determination of the final tariff, the aggregate of the deficit of the period January 2016 to March 2016 and net surplus deficit for the years 2016-17 to 2018-19 are considered and hence the decision of the adjustment of full additional surplus for the period post 1 January 2016 is complied with.

The IGTPPL has arrived at the proposed SOR applying 9.12% across the board increase over the existing SOR from August 2016. In addition to that the IGTPPL has sought an annual increase of 9.12% from 1 April 2017. The COPT has proposed 30% reduction initially and later joined most of users/ user associations to maintain status quo. However, the cost position reflects deficit and warrants increase in tariff.

By the time the Order (to be) approved by the Authority comes into effect it may be around November 2016. It is relevant to state here that to bridge the estimated net deficit of ₹6854.43 lakhs over the estimated revenue from the period from around November 2016 till March 2016 of ₹64054.45 lakhs, the existing tariff will have to be increased by 10.7% (i.e. ₹6854.43 lakhs/₹64054.45 lakhs). However, the IGTPPL has sought graded increase in tariff of 9.12% annually. It is relevant here to state that even during the last tariff revision, tariff for IGTPPL was prescribed allowing an annual increase in tariff by 3.48% instead of granting steep increase at one go. That being so, following the approach adopted by the IGTPPL, the Authority is inclined to grant graded increase in tariff in the current tariff cycle.

In view of the overall deficit estimated at ₹6,851.83 lakhs and considering that by the time the Order will come into effect it may be around November 2016, tariff increase of 4.5% from the existing rates is granted from around November 2016 with a provision for annual increase of 4.5% on 1 April 2017 and 01 April 2018 so as to bridge the deficit of ₹6,851.83 lakhs over the validity of the tariff cycle.

A calculation showing 4.5% annual increase will enable the IGTPPL to meet the deficit of ₹6851.83 lakhs is given below:



Particulars	2016-17 (from around November 2016 on pro rata basis)	2017-18	2018-19	Total
Estimated Income at Existing Tariff prorata	9,453.85	25,940.75	28,659.85	64,054.45
Estimated Income at revised rate allowing 4.5% tariff increase from around November 2016 and annual escalation of 4.5% from 1.4.2017 till validity of the SOR i.e. 31.3.2019	9,879.28	28,327.30	32,703.75	70,910.33
Net additional revenue to bridge the total deficit of ₹6851.83 lakhs	<b>425.43</b>	<b>2,386.55</b>	<b>4,043.90</b>	<b>6,855.88</b>

- (xviii). (a). As per the Tariff Policy guidelines 2005, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The IGTPPL may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts, as it has been doing in the last tariff cycle.
- (b). If there is any error apparent on the face of record considered, the IGTPPL may approach the Authority for review of the tariff fixed, giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.
- (xix). The IGTPPL has proposed to introduce few new conditions. They are discussed as follows:
- (a). The IGTPPL has proposed to insert two notes under Section III – Charges for all Hazardous Containers and Over-dimensional Containers. The first proposed note states that the rates for hazardous container falling under IMO 1 and 7 will be quoted on a case to case basis. The second note states that for ODC container exceeding the prescribed dimensions and break bulk cargo, the rates will be quoted on cases to case basis. The IGTPPL has stated that the Hazardous containers under IMO 1 & 7 containers are handled by case to case clearances by Port authorities with extra precautions and specific landside arrangements including specific requirement by the customers & Port authorities. As regards Over Dimensional Containers, the IGTPPL has stated that the cargo dimensions are more than one feet from the standard container and hence, flat rack hooking points, special arrangements are required which vary according to the type of cargo and its dimensions. Citing that the costs would vary in each case, the IGTPPL has stated that the rates will have to be agreed with the customer prior to handling the same.
- In this regard, it is relevant here to state that the proposed notes allow discretion to IGTPPL to levy rates on case to case basis. As per Section 42 (4) of the Major Port Trusts Act, 1963, the BOT operator cannot recover any sum in excess of the rate approved by the Authority. The proposed notes are seen not to be in line with the provision in the statute. Even in other container terminals where such categories of containers are handled, such notes allowing discretion to levy rate on case to case basis are not prescribed by the Authority. The IGTPPL may, if required, approach the Authority for specific rates which will be a ceiling rate.
- (xx). The IGTPPL has proposed to modify the description of the tariff item (iv) i.e., from “POD Change” to “POD/Vessel Change” under Section IX–Misc. The IGTPPL has stated that POD changes refers to change in the Port of Discharge. This could be consequent to change in declared vessel information. Since the IGTPPL has stated that the revised description of service is intended to give clarity to the users, the same is accepted.
- (xxi). The IGTPPL has also proposed to modify the description of the tariff item (v) i.e., from “Change of status of container” to “Change of status/weight of container” under Section IX–Misc. The IGTPPL has stated that change in status refers to and includes any change in the declared container information.

Since the IGTPL has stated that the revised description is intended to give clarity to the users, the same is accepted.

- (xxii). The IGTPL has proposed to include a new service under Section IX – Miscellaneous Charges at sl. no. (xii) – “Weighment Charges” stating that there are requests from the shipping lines to weigh the containers at its terminal. Consequent to the adoption of the International Convention for the Safety Of Life At Sea (SOLAS) requirement by International Maritime Organisation, the terminal may have to provision for the service of weighment of containers. The rate proposed is ₹250 and ₹375 for 20’ and 40’ container respectively. The proposed rates, therefore, approved. The IGTPL has stated that the estimated revenue from this service is included in its revenue estimates, which is relied upon. Considering that this a miscellaneous tariff item and recognising that revenue therefrom is captured in revenue estimates, and also recognising that none of the users have made a pointed objection, the proposed rates are approved.
- (xxiii). It is relevant here to state that the Authority, in view of the clarification sought by the V.O. Chidambaranar Port Trust regarding levy of concessional charges for coastal cargo/ container has passed an Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 based on the recommendations of Directorate General (DG) Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 and 20 May 2016 based on direction from DG Shipping. The provisions proposed by the IGTPL are updated with the amended provisions approved by the Authority in the recent Order.
- (xxiv). The Authority has passed an Order No.TAMP/14/2016-Misc dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat in pursuance of MOS letter No.PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016. The IGTPL has not incorporated the provisions prescribed in the Order dated 9 February 2016 stating that the ICTT Terminal operates for all the 24 hours in a day. Since this condition flows from the direction of the MOS and the same is prescribed for common adoption by all Major Ports and BOT operators the same is included in the SOR of IGTPL as well.
- (xxv). In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note 2(v)(b) has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.05% plus 2% i.e. 16.05%.
- (xxvi). The tariff guidelines of 2005 applicable for the BOT operators prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is till 31 March 2019, the validity of the revised Scale of Rates of the IGTPL are prescribed till on 31 March 2019.
- (xxvii). The validity of the existing SOR of the IGTPL was last extended till 30 June 2016. The revised Scale of Rates will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette. Hence, the validity of existing Scale of Rates is deemed to have been extended from the date of its expiry till the revised Scale of Rates approved comes into effect.

11.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR of the IGTPL which has been notified separately. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 17 September 2016 and shall be in force till 31 March 2019. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

11.2. The tariff of the IGTPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If the Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, the Authority may require IGTPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set-off the advantage as per the revised tariff guidelines accrued on account of such variations in the revised tariff.

11.3. In this regard, the IGTPL is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-) 20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of

scheduled review. If the IGTPPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, the Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)  
[ADVT.-III/4/Exty/302 (143)]

## Annex - I (a)

## Comparision of 2008-09 provisional figuers with actuals for the operations of RGCT by IGTPPL

(Rs.Lakhs)

Sr. No.	Particulars	2008-09		
		Considered based on the provisional accounts	Actuals	% change with
		E	A	A - E
	Traffic in TEUs	2,60,872	2,60,873	0.00%
I	<b>Total Operating Income</b>			
	(i) Container handling income	6,338.00	6787.14	
	(ii) Others - Storage, Reefer, Extra Moves, etc.	2,283.00	2057.49	
	<b>Total (i to ii)</b>	<b>8,621.00</b>	<b>8844.63</b>	2.53%
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>			
	(i) Operating & Direct Labour	833.00		
	(ii) Maintenance Labour	398.00	75.92	
	(iii) Equipment Running Costs	1,222.00	1163.10	
	(iv) Equipment Hire		0.00	
	(v) Lease Rentals payable as per concession agreement	1,152.00	1250.00	
	(vi) Insurance	76.00	69.00	
	(vii) Other expenses	146.00	1965.21	
	(viii) Technical Service Fee	294.00	293.60	
	(ix) Impact of Wage Revision			
	<b>Total (i to ix)</b>	<b>4,121.00</b>	<b>4816.83</b>	14.45%
III	Depreciation	<b>1,225.00</b>	1228.26	0.27%
IV	Overheads			
	(i) Management & Administration overheads	683.00	407.89	
	(ii) Others ( Lashing & Unlashing Labour)			
	<b>Total (i to ii)</b>	<b>683.00</b>	<b>407.89</b>	-67.45%
V	<b>Operating Surplus/(Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	<b>2,591.00</b>	<b>2391.65</b>	
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)			
	(i) Profit on sale of assets			
	(ii) Scrap Sales	8.34	8.35	
	<b>Total</b>	<b>8.34</b>	<b>8.35</b>	
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)			
	(i) Other Bank Charges	23.00	23.00	
	(ii) Loss on Sale of Fixed Assets			
	<b>Total</b>	<b>23.00</b>	<b>23.00</b>	
VIII	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	(14.66)	(14.65)	-0.07%
IX	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>2,576.34</b>	<b>2377.00</b>	
X	<b>Capital Employed</b>	<b>6486.21</b>	<b>5837.76</b>	-11.11%
XI	RoCE - Maximum permissible (16%)	16%	16%	
XII	Capacity Utilization			
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	1,037.79	934.04	
XIV	<b>Net Surplus/(Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>1,538.55</b>	<b>1442.96</b>	
XV	<b>Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)</b>	<b>18%</b>	<b>16%</b>	
<b>Adjustments in the actuals for a like to like comparision</b>				
(i).	Depreciation for assets taken over from the COPT depreciated over 8.10 to 9.06 years by IGTPPL. In the August 2009 Order, depreciation on the assets taken over from COPT was spread over the operations at RGCT for 4 years and 8 months. Impact on the estimates by depreciating the assets at	-164.42	-164.42	

Sr. No.	Particulars	2008-09		
		Considered based on the provisional accounts	Actuals	% change with
		E	A	A - E
	21.41% for the year 2008-09 as considered in August 2009 Order			
(ii).	The return on capital employed allowed on the net fixed assets as per reported in the Annual Accounts moderated on account of adjustment done in the depreciation as explained in sr no (i) above as done in August 2009 Order.	-26.31	-26.31	
(iii).	Impact of wage revisions of COPT employees taken over by the IGTPPL considered from 1 January 2007 at 15% of the total salaries and wage cost in the August 2009 Order in respect of the year 2008-09. The impact of wage revision provided in the year 2008-09 in the August 2009 Order would have been captured on the payment of wage revision in actual terms. Hence, not considered in the Actuals for 2008-09.	-141.36	0	
	<b>Sum of the Adjustments</b>	-332.10	-190.73	
	<b>Modified net surplus/ Deficit</b>	<b>1206.45</b>	<b>1252.23</b>	

**Annex - I (b)**

Comparison of Actuals vis-à-vis estimates for the year 2009-10 (Upto Nov 2009) for operations at Rajiv Gandhi Container Terminal (RGCT) by IGTPPL and actuals for the period from 01 December 2009 to 17 February 2011

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	01.04.2009 to 30.11.2009			01.12.2009 to 31.03.2010	01.04.2010 to 17.02.2011
		Estimates (8 months)	Actuals (prorated for 8 months by IGTPPL)	% change with reference to Estimates	Actuals (prorated for 4 months by IGTPPL)	Actuals (11 months & 17 days)
		E	A	A - E	A	A
	Traffic in TEUs	1,85,010	1,95,169	5.21%	94,211.00	2,82,923
I	<b>Total Operating Income</b>					
	(i) Container handling income	4,495	4,987.24		2,407.42	6,916.86
	(ii) Others - Storage, Reefer, Extra Moves, etc.	1,541	1,083.33		522.94	1,337.51
	<b>Total (i to ii)</b>	<b>6,037</b>	<b>6,070.57</b>	0.55%	<b>2,930.36</b>	<b>8,254.37</b>
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>					
	(i) Operating & Direct Labour	612	753.03		376.52	1,130.18
	(ii) Maintenance Labour	279	390.19		195.09	791.60
	(iii) Equipment Running Costs	848	762.68		368.16	1,196.97
	(iv) Equipment Hire		15.35		7.41	82.66
	(v) Lease Rentals payable as per concession agreement	789	777.66		388.83	1,074.64
	(vi) Insurance	76	92.18		46.09	125.15
	(vii) Other expenses	111	55.75		27.66	145.24
	(viii) Technical Service Fee	222	216.93		108.47	517.12
	(ix) Impact of Wage Revision	100				
	<b>Total (i to ix)</b>	<b>3,036</b>	<b>3,063.77</b>	0.91%	<b>1,518.23</b>	<b>5,063.55</b>
III	Depreciation	1,100	895.22	-22.88%	388.92	1,060.82
IV	Overheads					
	(i) Management & Administration overheads	477	713.42		356.71	1,052.89
	(ii) Others ( Lashing & Unlashing Labour)		-		-	
	<b>Total (i to ii)</b>	<b>477</b>	<b>713.42</b>	33.14%	<b>356.71</b>	<b>1,052.89</b>
V	<b>Operating Surplus/(Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	<b>1,423</b>	<b>998.84</b>		<b>666.50</b>	<b>1,077.12</b>
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)					
	(i) Profit on sale of assets	-				40.84
	(ii) Scrap Sales		19.81		9.90	33.94
	<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>19.81</b>		<b>9.90</b>	<b>74.79</b>
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)					
	(i) Other Bank Charges	15	10.53		5.27	101.80
	(ii) Loss on Sale of Fixed Assets	-	46.11		23.05	-
	<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>56.64</b>		<b>28.32</b>	<b>101.80</b>

<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	<b>- 15</b>	<b>- 36.84</b>	<b>59.28%</b>	<b>- 18.41</b>	<b>- 27.01</b>
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>1,408</b>	<b>962.01</b>		<b>648.09</b>	<b>1,050.10</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	<b>5,561</b>	<b>4,451.09</b>	<b>-24.94%</b>	<b>4,451.09</b>	<b>3,793.31</b>
<b>XI</b>	<b>RoCE - Maximum permissible (16%)</b>	<b>16%</b>	<b>16%</b>		<b>0.16</b>	<b>0.16</b>
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>					
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	<b>593</b>	<b>474.78</b>		<b>237.39</b>	<b>531.06</b>
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus/(Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>815</b>	<b>487.22</b>	<b>-67.24%</b>	<b>410.70</b>	<b>519.04</b>
<b>XV</b>	<b>Net Surplus/(Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)</b>	<b>13.50%</b>	<b>8.03%</b>	<b>-68.17%</b>	<b>15.06%</b>	<b>6.29%</b>

## Annex - I (c)

Comparison of Actuals vis-à-vis estimates for the operations at International Container Transhipment Terminal (ICTT) by IGTPL for the period from 18.2.2011 to 31.3.2015

(Rs. in Lakhs)

Sr . No .	Particulars	Estimates **								Actuals **							% change with reference to Estimates
		2010 *	2011 *	2011 prorated for (18.02.2011 to 31.03.2011)*	2012	2013	2014	2015	Total Estimates (18.02.2011 to 31.12.2015)	2010-11 prorated for (18.02.2011 to 31.03.2011)	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16 (upto Dec 2015)	Total Actuals (18.02.2011 to 31.12.2015)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
I	Traffic (in TEUs)	4,78,000	5,88,000	5,10,674	6,84,456	7,52,902	8,28,192	9,11,011	36,87,234	29,266	3,37,053	3,34,926	3,46,204	3,66,376	3,06,264	17,20,089	- 53.35 %
II	Total Operating Income																
	(i) Container handling income #	21,037	26,779	23,257	32,257	36,718	41,795	47,574	1,81,601.38	2,101.54	15,057.0	16,078.40	16,231.90	17,548.70	14,806.00	81,772.24	
	(ii) Others								-							-	
	Total (i to iv)	21,037	26,779	23,257	32,257	36,718	41,795	47,574	1,81,601.38	2,101.54	15,057.0	16,078.40	16,231.90	17,548.70	14,806.00	81,772.24	- 54.97 %
III	Operating Costs																
	(i) Operating & Direct Labour	392	415	360	439	746	789	886	3,220.66	143.00	321.78	227.90	225.22	229.97	175.51	1,323.38	
	(ii) Maintenance Labour	297	314	273	332	517	547	612	2,280.73	100.00	105.61	58.48	48.87	46.52	27.73	387.21	
	(iii) Equipment Running Costs	2,163	2,527	2,194	2,911	3,272	3,685	4,160	16,221.98	124.00	1,394.21	1,349.11	1,468.04	1,466.28	938.31	6,739.95	
	(iv) Royalty/revenue share	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	(v) Equipment Hire	735	927	805	1,106	1,247	1,406	1,585	6,149.09	9.00	397.82	432.10	449.61	550.44	374.28	2,213.25	
	(vi) Lease Rentals payable as per Concession Agreement	5	5	4	5	5	5	6	25.22	136.00	12.11	9.10	12.39	15.43	2.32	187.35	
	(vii) Insurance	437	403	350	368	368	368	368	1,822.00	16.00	98.19	162.13	160.90	171.52	130.04	738.78	
	(viii) Other expenses	209	251	218	298	336	379	427	1,657.99	15.21	252.47	285.67	336.02	434.45	316.05	1,639.87	
	(ix) Technical Service Fee	634	669	581	699	716	734	753	3,483.02	52.00	610.91	1,086.05	821.00	738.29	406.42	3,714.67	
	(x) Depreciation	7,504	7,504	6,517	7,504	7,504	7,504	7,504	36,533.17	2,417.00	6,662.70	6,647.70	6,685.20	6,539.40	4,515.00	33,467.00	



## ANNEX - II

## COST STATEMENT FOR INTERNATIONAL CONTAINER TRANSHIPMENT TERMINAL (ICTT)

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals		Estimates at the existing level of tariff as given by IG TPL				Actuals as considered by TAMP	Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP			
		2015-16 Full years for comparison	JAN-MAR 2016 as furnished by IG TPL	2016-17	2017-18	2018-19	Total		2016-17	2017-18	2018-19	Total
I	Traffic (In TEUs)	4,19,550	1,13,286	4,71,300	5,54,400	6,22,600	16,48,300	1,13,286	4,71,300	5,54,400	6,22,600	16,48,300
II	Assessed Capacity of the Terminal	3,43,533	4,46,141	5,37,988	6,31,731	6,71,019	18,40,738	4,46,141	5,37,988	6,31,731	6,71,019	18,40,738
III	<b>Total Operating Income</b>											
	Container Handling Income	19,545.91	4,740	19,637	22,076	24,778	66,491	4,739.91	20,348.79	23,379.05	25,894.12	69,622
	Other Income	710.09	710	2,340	2,562	2,766	7,668	710.09	2,340.46	2,561.70	2,765.73	7,668
	<b>Total Income</b>	<b>20,256.00</b>	<b>5,450</b>	<b>21,978</b>	<b>24,637</b>	<b>27,544</b>	<b>74,158</b>	<b>5,450.00</b>	<b>22,689.25</b>	<b>25,940.75</b>	<b>28,659.85</b>	<b>77,289.85</b>
IV	<b>Operating Costs</b>											
	(i) Operating & Direct Labour	242.40	67	288	337	396	1,020	66.89	276.27	311.66	348.62	937
	(ii) Maintenance Labour	35.92	8	42	46	51	139	8.19	36.80	37.71	38.64	113
	(iii) Equipment Running Costs	1,240.67	302	1,434	1,699	1,925	5,057	302.36	1,409.07	1,625.97	1,795.78	4,831
	(iv) Efficiency gain on Electricity	-	-	168	198	222	589	-	-	-	-	-
	(v) Royalty/revenue share	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(vi) Equipment Hire	507.72	133	741	932	1,085	2,758	133.44	678.92	896.58	1,026.75	2,602
	(vii) Lease Rentals payable as per concession agreement	5.52	3	12	12	12	36	3.20	8.13	8.14	8.14	24.41
	(viii) Insurance	167.19	37	198	205	213	616	37.15	174.39	182.71	189.27	546.37
	(ix) Other expenses	428.19	107	551	577	605	1,734	112.14	438.72	449.52	517.23	1,405.47
	(x) Technical Service Fee	566.70	160	632	743	834	2,209	160.28	631.54	742.90	834.28	2,208.72
	<b>Total Expenses</b>	<b>3,194.31</b>	<b>818</b>	<b>4,064</b>	<b>4,749</b>	<b>5,344</b>	<b>14,158</b>	<b>823.65</b>	<b>3,653.84</b>	<b>4,255.19</b>	<b>4,758.71</b>	<b>12,667.74</b>
V	Depreciation	6,003	1,488	5,890	5,908	5,990	17,789	1,488	5,889.92	5,908.40	5,990.39	17,788.71
VI	Overheads											
	Management & Administration overheads	1,906.51	595.17	2,052	2,233	2,431	6,716	595.17	1,993.41	2,042.45	2,092.69	6,128.55
	<b>Total (i to ii)</b>	<b>1,906.51</b>	<b>595</b>	<b>2,052</b>	<b>2,233</b>	<b>2,431</b>	<b>6,716</b>	<b>595.17</b>	<b>1,993.41</b>	<b>2,042.45</b>	<b>2,092.69</b>	<b>6,128.55</b>
VII	<b>Operating Surplus/(Deficit) (III)-(IV)-(V)-(VI)</b>	<b>9,151.81</b>	<b>2,548</b>	<b>9,971</b>	<b>11,747</b>	<b>13,778</b>	<b>35,496</b>	<b>2,542.81</b>	<b>11,152.08</b>	<b>13,734.71</b>	<b>15,818.06</b>	<b>40,704.85</b>
VIII	Finance & Misc. Income											
	(i) Profit on sale of assets											
	(ii) Scrap Sales & Misc. Income in 2015-16	33.80	2	5	6	7	19	11.80	5.40	6.35	7.13	18.88
	<b>Total</b>	<b>33.80</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>11.80</b>	<b>5.40</b>	<b>6.35</b>	<b>7.13</b>	<b>18.88</b>
IX	Finance & Misc. Expenses											
	(i) Loss on repayment of foreign currency loans if any											
	(ii) Other Bank Charges	20.00	-	-	-	-	-	1.00	-	-	-	0.00
	(iii) Loss on Sale of Fixed Assets											
	<b>Total</b>	<b>20.00</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>

Sr. No.	Particulars	Actuals		Estimates at the existing level of tariff as given by IGTPPL				Actuals as considered by TAMP	Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP			
		2015-16 Full years for comparison	JAN-MAR 2016 as furnished by IGTPPL	2016-17	2017-18	2018-19	Total	JAN-MAR 2016	2016-17	2017-18	2018-19	Total
X	FMI Less FME (VIII) - (IX)	13.80	2	5	6	7	19	10.80	5.40	6.35	7.13	18.88
XI	Surplus Before Interest and Tax (VII) + (X)	9,165.61	2,550	9,977	11,753	13,785	35,515	2,553.61	11,157.48	13,741.06	15,825.19	40,723.73
XII	Capital Employed	71,315.78	72,120	69,046	65,762	61,121	82,476	71,315.78	68,173.56	64,824.97	60,114.47	81,362.70
XIII	RoCE - Maximum permissible 16%	16%	16%	16%	16%	16%		16%	16%	16%	16%	
XIV	Capacity Utilization			87.60%	87.76%	92.78%			87.60%	87.76%	92.78%	
XV	ROCE @ 16%	11,411	2,884.79	11,047.35	10,521.87	9,779.39	10,533	2,852.63	10,907.77	10,372.00	9,618.32	10,384.84
XVI	Net Surplus/deficit after Return	(2,259)	(336.39)	(1,075.98)	1,225.18	3,998.54	4,148	(299.02)	249.71	3,369.06	6,206.87	9,825.64
	(a).By IGTPPL - Excess adjustment of Rs.592.07 lakhs for the year 2008-09 & 2009-10 (upto November 2009) Plus Surplus of Rs.652 lakhs from Dec2009 to February 2011 plus Loss at ICTT Rs.44468.02 lakhs (b) By TAMP - Net deficit at ICTT Rs.42565.48 lakhs			(45,712.09)					(42,565.48)			
	Net Surplus of RGCT for adjustment in the current tariff cycle of Rs.647.74 lakhs [(-) Rs.282 lakhs of 2008-09 & upto Dec 2009 plus Rs.929.74 lakhs of Dec 09 to 17.02.2011]								647.74			
	(a).Net deficit considered for adjustment by IGTPPL (100% of Rs.592.07 lakhs and 40% of Rs.44468.02 lakhs and Rs.652 lakhs). (b). Net deficit considered for adjustment by TAMP (40% of Rs.42565.48 lakhs) i.e., (-) 17026.19 lakhs plus Rs.647.74 lakhs of additional surplus at RGCT			(18,118.47)					(16,378.45)			
		-	(1,394)	(5,575)	(5,575)	(5,575)	(16,725.00)	-	(5,459.48)	(5,459.48)	(5,459.49)	(16,378.45)
XVII	Net Surplus/deficit after adjusting past period losses	(2,259)	(1,730)	(6,651)	(4,350)	(1,576)	(12,577.26)	(299.02)	(5,209.77)	(2,090.42)	747.38	(6,552.81)
XVIII	Net surplus/deficit as percentage of operating income	-12%	-32%	-30%	-18%	-6%		-5.5%	-23.0%	-8.1%	2.6%	
XIX	Average net surplus/ deficit (in %)				-17.0%					-8.5%		



Sr. No.	Particulars	Actuals		Estimates at the existing level of tariff as given by IGTP				Actuals as considered by TAMP	Estimates at the existing level of tariff as modified by TAMP			
		2015-16 Full years for comparison	JAN-MAR 2016 as furnished by IGTP	2016-17	2017-18	2018-19	Total	JAN-MAR 2016	2016-17	2017-18	2018-19	Total
	Total Deficit from January 2016 to March 2019 (Rs. 6552.81 lakhs + Rs. 299.02 lakhs)											6,851.83
	Estimated Revenue for the Period from around November 2016 to March 2019											64,054.45
	As against IGTP proposal proposing 9.12% increase from Aug 2016 and annual increase of 9.12% from 1 April 2017, existing tariff increased by 4.50% from around November 2016 and annual increase of 4.50 % granted from 1 April 2017 till 31 March 2019											4.50%